

Schwagmann, Mirko

Seefahrer im Krieg:

Eine Analyse der Beziehung zwischen Kapitän und Besatzung  
anhand der Beispiele *Master & Commander* und *Das Boot*

-Bachelorarbeit-

Hochschule Mittweida – University of Applied Science (FH)  
Mittweida, 2011

Film und Fernsehen / Regie

Schwagmann, Mirko

Seefahrer im Krieg:

Eine Analyse der Beziehung zwischen Kapitän und Besatzung  
anhand der Beispiele *Master & Commander* und *Das Boot*

-eingereicht als Bachelorarbeit-

Hochschule Mittweida – University of Applied Science (FH)

Erstprüfer  
Prof. Dr. Hilmer

Zweitprüfer  
Olaf Brill, M.A.

Mittweida, 2011

„Schwagmann, Mirko

Seefahrer im Krieg:

Eine Analyse der Beziehung zwischen Kapitän und Besatzung  
anhand der Beispiele *Master & Commander* und *Das Boot*

2011 - 72 S.

Mittweida, Hochschule Mittweida (FH), Fachbereich Medien, Bachelorarbeit“

### **Referat**

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Teilgesellschaft der Seefahrer. Die Beziehungen unter den Besatzungsangehörigen werden genauestens untersucht. Die Analyse wird anhand der Romanvorlagen von *Master & Commander* und *Das Boot* gefertigt und teilt sich jeweils in den Bereich der Mannschaften, der Offiziere und des Protagonisten auf. Sie wird sich auf deren Beziehungen mit dem Kapitän fokussieren und eine perfekte Vorbereitung für eine Neuverfilmung der oben genannten Titel sein.

<b>Einleitung.....</b>	<b>6</b>
<b>Ziel und Methode der Arbeit.....</b>	<b>7</b>
ZIEL .....	7
METHODE .....	7
<b>Kapitel 1: Hintergrundinformationen zu <i>Das Boot</i>.....</b>	<b>9</b>
EINLEITUNG .....	9
GESCHICHTLICHER HINTERGRUND .....	9
ANTRIEBSMASCHINEN.....	11
U-BOOT WAFFEN .....	12
ENGLISCHE GEGENMITTEL .....	13
DIE GESCHICHTE DES KOMMANDANTEN.....	13
FILMZUSAMMENFASSUNG .....	16
ARBEITSPROZESS WOLFGANG PETERSEN.....	17
EINLEITUNG.....	18
GEFAHREN DES U-BOOTMANNES .....	18
RANGORDNUNG .....	20
DER ALTE UND SEINE MANNSCHAFT .....	21
SCHLUSS .....	26
<b>Kapitel 3: Der Kapitän und seine Offiziere .....</b>	<b>27</b>
EINLEITUNG.....	27
LEBEN DER OFFIZIERE AN BORD .....	27
RANGORDNUNG .....	29
LEITENDER INGENIEUR (LI).....	29
ERSTER WACHOFFIZIER (IWO).....	31
ZWEITER WACHOFFIZIER (IIWO).....	34
FÄHNRICH .....	34
OBERSTEUERMANN.....	35
BOOTSMANN UND OBERMASCHINISTEN.....	36
MAATE.....	37
SCHLUSS .....	37
<b>Kapitel 4: Der Kapitän und Buchheim .....</b>	<b>38</b>
BEZIEHUNG ZU BUCHHEIM (LEUTNANT WERNER).....	38
<b>Kapitel 5: Hintergrundinformationen zu <i>Master &amp; Commander</i>.....</b>	<b>41</b>
EINLEITUNG .....	41

GESCHICHTLICHER HINTERGRUND .....	41
AUBREYS LEBEN .....	44
JACK AUBREY .....	44
VOM FÄHNRICH ZUM ADMIRAL.....	46
FILMZUSAMMENFASSUNG .....	48
ARBEITSPROZESS PETER WEIR.....	49
<b>Kapitel 6: Jack Aubrey und seine Mannschaft.....</b>	<b>50</b>
EINLEITUNG.....	50
RANGORDNUNG .....	50
DIE AUFGABEN DER MATROSEN .....	51
JACK AUBREY UND SEINE MANNSCHAFT .....	52
KILLICK.....	54
BONDEN .....	55
JOE PLAICE.....	56
AWKWARD DAVIES .....	56
NAGLE UND WARLEY.....	56
SCHLUSS .....	57
<b>Kapitel 7: Jack Aubrey und seine Offiziere.....</b>	<b>60</b>
EINLEITUNG.....	60
RANGORDNUNG .....	60
DAS LEBEN DER OFFIZIERE.....	61
PULLINGS .....	63
MOWETT .....	64
ALLEN.....	64
HOWARD.....	65
FÄHNRICHE.....	65
UNTEROFFIZIERE .....	67
SCHLUSS .....	68
<b>Kapitel 8: Jack Aubrey und Stephen Maturin .....</b>	<b>69</b>
BEZIEHUNG ZU MATURIN .....	69
<b>Schluss .....</b>	<b>76</b>
<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>78</b>

## Einleitung

Seefahrer im Krieg sind besonderen Situationen ausgesetzt. Sie müssen nicht nur dem Feinde trotzen, sondern auch Wind, Wetter und Wasser fordern Tribut. Der Matrose ist an sein Schiff gebunden und kann vor dem Kampf gegen See und Feind nicht flüchten. Durch diese Extremsituation entsteht eine starke Verbundenheit zwischen den Seeleuten. Sie basiert auf Vertrauen, Abhängigkeit und Aussichtslosigkeit.

Bedeutende Filme haben oft Bestseller-Romane als Vorlage. Damit es ein starker Film wird, müssen die Charaktere des Vorlage-Romans genau analysiert werden, sodass der vorgebildete Zuschauer sie wieder erkennt und sich bestätigt fühlt. Die großen Kino-Kriegsfilm und deren Romanvorlagen *Master & Commander* und *Das Boot* spielen in zwei unterschiedlichen geschichtlichen Epochen. Ersteres zeigt die Sicht der Briten während der Koalitionskriege, und letzteres die Sicht des deutschen U-Boot Mannes im zweiten Weltkrieg. Nicht nur Kultur, Gebräuche, technische, taktische und strategische Details unterscheiden die beiden Epochen, sondern auch der Seekrieg. In der Zeit der Koalitionskriege, war der Seekrieg darauf ausgelegt, die gegnerischen Kriegsschiffe zu vernichten. Während des zweiten Weltkrieges war die Hauptaufgabe der U-Boote nicht Kriegsschiffe sondern die Handelsmarine Englands und so die gegnerische Wirtschaft zu zerstören. In den Koalitionskriegen wurden die Schlachten immer zwischen ebenbürtigen Schiffen ausgetragen. Im Zweiten Weltkrieg dagegen zielte der Kampf der U-Boote gegen die zivile Handelsschiffahrt. Trotz vieler Unterschiede gibt es etwas, dass sich auch in 200 Jahren nicht verändert hat. Die Aufgabe des Kapitäns. Der Kapitän ist der Alleinherrscher, der alleinige Befehlshaber über die Besatzung seines Bootes oder Schiffes. Der größte Feind des Kapitäns ist nicht der Gegner, sondern die See selbst. Die See ist unberechenbar und grausam. Um sie zu besiegen braucht der Kapitän eines Schiffes ein gutes und vertrauensvolles Verhältnis zu seiner Mannschaft. Schon Joseph Conrad schrieb: „Das Meer kennt kein Mitleid, keine Treue, kein Gesetz, kein Gedenken. Es ist, als wäre es für menschliche Tugenden zu mächtig und zu groß.“

## Ziel und Methode der Arbeit

### ZIEL

Das Ziel dieser Arbeit ist eine genaue Analyse der Beziehungen zwischen Kapitän und seiner Mannschaft anhand von zwei Beispielen. Eine Buchadaption im Film ist eine schwierige und fast unlösbare Aufgabe. Durch die genaue Untersuchung der menschlichen Beziehungen, zusammen mit einem gut recherchierten Hintergrund entsteht eine hilfreiche Vorlage für Drehbuchautor und Regisseur. Das Ziel ist also, eine Abhandlung zusammenzustellen, die dem Regisseur, eine genaue Analyse seiner Figuren und ein Hintergrundwissen der historischen Periode liefert. Diese Arbeit kann aber ebenso den Schauspielern ausgehändigt werden. Die Schauspieler bekommen eine exakte Beschreibung der Verhaltensweisen ihrer Figuren. Das Hintergrundwissen ist auch für sie wichtig, denn dadurch können sich die Schauspieler besser in Zeit und Umstände hineinversetzen.

Der Grund für die Entscheidung Bücher zu analysieren, die beide schon verfilmt wurden, war es einen sichtbaren Kontext herzustellen. Somit konnte man nicht nur auf Originalquellen sondern auch auf die Filme zurückgreifen, um die möglichst beste Charakterisierung und Analyse zu erzielen. Um einen zusätzlichen Reiz zu schaffen, wurden zwei Bücher aus verschiedenen Epochen der Zeitgeschichte gewählt. Beide sind jeweils von einem renommierten Autor verfasst worden und sind beide Bestseller-Romane, die mit großem Erfolg verfilmt wurden. Sie stellen jeweils eine andere Epoche des Filmemachens da und bieten sich daher so sehr gut zu einem Vergleich an.

Die Analyse erlaubt einen Einblick in die Beziehungen einer Schiffsbesatzung zu ihrem Kapitän. Außerdem könnte sie einem Regisseur und seinen Schauspielern zur Vorbereitung einer Neuverfilmung dienen.

### METHODE

Da beide Filme schon produziert wurden, *Das Boot* im Jahre 1981 und *Master & Commander* im Jahre 2003, hat man die Möglichkeit nicht nur das Buch, sondern auch die Filme zu analysieren. Als erstes wird die Primärquelle ausgewertet. Das Buch. Im Falle von *Das Boot*, gab es nur ein Buch von Lothar-Günther Buchheim. Im Falle von *Master & Commander* aber, basiert der Film laut Peter Weir, dem Regisseur, gleich auf mehreren Büchern der 20-teiligen Serie des Autors Patrick O'Brian. Die Hauptquelle ist der zehnte Band mit dem Titel *Manöver um Feuerland*. Nach der Analyse der Primärquellen in beiden Fällen, wird der Film untersucht, die Unterschiede zum Buch und die Umsetzung der Beziehung zwischen Kapitän und Besatzung analysiert. Bei *Master & Commander* kommt noch eine zusätzliche Primärquelle zum Einsatz; eine Drehbuchversion von Peter Weir. Nachdem alle Primärquellen ausgewertet sind, werden die Sekundärquellen hinzu-

gezogen. Besonders beim Thema U-Boote im zweiten Weltkrieg gibt es einen Überfluss an Quellen, Tatsachenberichte von Augenzeugen und Analysen von Historikern. Bei *Master & Commander* war das Suchen nach Originalüberlieferungen von Augenzeugen sehr viel schwieriger. Die Quellen setzen sich aus gut recherchierten historischen Romanen und einigen Berichten von Militärhistorikern zusammen. Außerdem wurde ein Buch, dass eine Sammlung von Augenzeugenberichten über das Leben auf See im 18. Jahrhundert beinhaltet, verwendet. Für *Das Boot* wurde auch eine besonders wertvolle Quelle gefunden: Eine 1943 geschriebene Reportage von Lothar-Günther Buchheim über seine Feindfahrt mit U-96, auf der der Hauptteil seines später verfassten Romans *Das Boot* beruht. Für die Analyse der Beziehungen des Kapitäns zu seiner Besatzung wurden auch die DVD-Extras der Filme benutzt. Als Quellen wurden aber nicht nur Printmedien oder Filme verwendet, sondern auch das Internet mit einer Fülle an Hintergrundinformationen und Augenzeugenberichten.



## Kapitel 1: Hintergrundinformationen zu *Das Boot*

### EINLEITUNG

*Das Boot* ist ein Film basierend auf einem Roman von Lothar-Günther Buchheim. Es ist die Geschichte eines Marinekriegsberichterstatters im Zweiten Weltkrieg. Das Buch behandelt die wahre Geschichte des Bootes U-96, auf dem Buchheim selber als Kriegsberichterstatter gefahren ist.

### GESCHICHTLICHER HINTERGRUND

U-96 war ein U-Boot aus der Baureihe VII-C. Dieser U-Boot Typ war der am häufigsten gebaute der deutschen Kriegsmarine im 2. Weltkrieg und er war die Hauptwaffe im Seekrieg Nazi-Deutschlands gegen die Engländer. Bis 1941 die Amerikaner in den Krieg eintraten, war England der Hauptgegner der deutschen Kriegsmarine. Das Ziel der Kriegsmarine war es England durch eine Seeblockade zu zermürben. Die Inseln Großbritanniens sollten ausgehungert und von kriegswichtigen Rohstoffen abgeschnitten werden. Die englische Handelsmarine war somit das Hauptziel des deutschen Seekrieges. Im September 1939 war Großadmiral Erich Raeder der Oberbefehlshaber der Marine. Er war ein Befürworter der Überwasserschiffe und er setzte auf Schlachtschiffe, Schlachtkreuzer, Schwere Kreuzer, Zerstörer und Hilfskreuzer. Sein Ziel war es mit Dickschiffen in den Atlantik einzudringen, die Handelsrouten der Engländer zu besetzen und so Englands Wirtschaft lahm zu legen. Ein Problem bestand darin, dass im September 1939 kein Schlachtschiff und nur zwei Schlachtkreuzer der Kriegsmarine zu Verfügung standen, während die Royal Navy mehr als 10 Schlachtschiffe einsatzbereit hatte. Die Kriegsmarine war der Royal Navy kräftemäßig weit unterlegen. Nach der Versenkung des Schlachtschiffes *Bismarck* im Mai 1941 durch zahlenmäßig überlegene Einheiten der Royal Navy und der taktisch verlorenen Schlacht in der Barentssee<sup>1</sup>, wurde Raeder seines Amtes enthoben und Karl Dönitz wurde Großadmiral und Oberbefehlshaber der Marine. Im Gegensatz zu Raeder setzte er auf die U-Bootflotte als bestes Mittel im Kampf gegen England. Schon im 1. Weltkrieg war Dönitz auf einem deutschen U-Boot im Einsatz und wusste daher um die Wichtigkeit und Stärke der U-Bootwaffe. Dönitz schätzte, dass er 300 Boote<sup>2</sup> im Atlantik brauchte, um die Versorgung der Engländer zum Stillstand zu bringen. Im September 1939 hatte er aber nur 25 U-Boote im Einsatz, von denen 11 nur als Minenleger konzipiert waren und so im U-Boot-Angriffskrieg nutzlos waren. Trotzdem errang die geringe Zahl der U-Boote große Erfolge. Vom September 1939 bis März 1940 versenkten deutsche U-Boote 222 Handelsschiffe mit insgesamt 764.700 BRT,

---

<sup>1</sup> Jackson 2002, 147

<sup>2</sup> Keegan 2004, 225

wobei nur 18 U-Boote verloren gingen<sup>3</sup>. Die Anfangsmonate waren noch geprägt von Rittertum und Fairness. Jochen Brennecke schreibt dazu folgendes: „So begann es. So harmlos fast. So anständig. So ritterlich und seemännisch christlich“<sup>4</sup>. Im Oktober 1939 versenkte der deutsche U-Bootkommandant Günther Prien in einem vom Propagandaministerium gefeierten Coup im Heimathafen der Royal Navy, Scapa Flow, das britische 33.000 Tonnen Schlachtschiff HMS *Royal Oak*<sup>5</sup>. Währenddessen geht Raeders erstes Überwasserschiff, die *Admiral Graf Spee* nach einer erfolgreichen Kaperfahrt im Südatlantik verloren. Die U-Waffe hingegen feierte weitere Erfolge, wie die Versenkung des 26.500 Tonnen Flugzeugträgers *Courageous*<sup>6</sup> oder die Versenkung des 35.500 Tonnen Schlachtschiffes *Barham*<sup>7</sup>. Aber auch die Überwasserflotte feierte mit den Kaperfahrten der Überwasserschiffe *Scharnhorst*, *Gneisenau*, *Admiral Hipper*, *Admiral Scheer* sowie zahlreichen Hilfskreuzern Erfolge. 1940, nach dem Fall Frankreichs, gab es für die U-Waffe die Möglichkeit, die französischen Atlantikbasen zu nutzen. Dadurch waren die U-Boote näher an ihrem Operationsgebiet gelegen. Die Versenkungszahlen nahmen zu und es standen mehr U-Boote zu Verfügung. Die Briten fanden kaum oder keine Lösung gegen die U-Boote. Im Mai 1941 passierte dann etwas, was die interne Baupolitik in der Marine drastisch änderte. Die *Bismarck*, das neue Flaggschiff wurde, nachdem sie in der Schlacht der Dänemarkstraße den Schlachtkreuzer HMS *Hood* versenkte, gnadenlos von der gesamten Royal Navy gejagt. Drei Schlachtschiffe, zwei Schlachtkreuzer, zwei Flugzeugträger und mehrere Schwere Kreuzer hatten die Aufgabe, die *Bismarck* zu stellen und zu versenken. Am 27. Mai war es dann soweit und sie wurde von den Britischen Schlachtschiffen HMS *Rodney* und HMS *King George V* gestellt. Die *Bismarck* hatte 196,8 Million Reichsmark gekostet, verdrängte 51.750 Tonnen, und hatte eine Besatzung von 2220 Mann<sup>8</sup>. Sie hatte auf ihrer ersten und einzigen Reise zwar die *Hood* mit 45.200 Tonnen<sup>9</sup> versenkt, die Hauptaufgabe, nämlich die Handelsmarine zu stören und Frachter und Tanker zu versenken war aber verfehlt worden. Im Gegensatz dazu hatte U-48, das erfolgreichste U-Boot im zweiten Weltkrieg nur 5,75 Millionen Reichsmark gekostet, verdrängte 1040 Tonnen Wasser, hatte eine Besatzung von 48 Mann und versenkte 52 Schiffe mit 307.935 BRT<sup>10</sup> versenkt. Alles sprach für die U-Waffe. Nach dem Verlust der *Bismarck* wurden Raeder und den Großschiffen von Hitler verboten in den Atlantik einzubrechen. Damit wurde jedes Risiko der Versenkung durch die

---

<sup>3</sup> Jackson 2002, 34

<sup>4</sup> Brennecke 2000, 31

<sup>5</sup> Ireland 1999, 109

<sup>6</sup> Ireland 1999, 121

<sup>7</sup> Ireland 1999, 107

<sup>8</sup> Ireland 1999, 37

<sup>9</sup> Ireland 1999, 113

<sup>10</sup> Helgason 13.04.2010, o.S.

Royal Navy, und den damit verbundenen Prestigeverlust, aber gleichzeitig auch die Chance auf Versenkungserfolge verhindert. Nachdem die Kriegsmarine dann auch in der Schlacht in der Barentssee versagte, trat Erich Raeder zurück und wurde von Karl Dönitz abgelöst. Hitler wollte danach alle Dickschiffe sofort außer Dienst stellen und verschrotten lassen. Dönitz war dagegen, aber die Zeit der Dickschiffe in der Kriegsmarine war endgültig vorbei. Am 25. Dezember 1943 wird die *Scharnhorst* am Nordkap von einer überlegenen Flotte der Royal Navy gestellt und versenkt. Im November 1944 folgte das letzte große Dickschiff, das Schwesterschiff der *Bismarck*, die *Tirpitz*. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich das Kriegsglück der Kriegsmarine aber schon längst gewendet. Selbst die U-Boote erzielten keine Erfolge mehr.

1941 fruchteten die ersten Abwehrmaßnahmen der Briten. Das Konvoysystem, in dem sich Handelsschiffe in riesigen Konvoys zusammenschlossen, die von Kriegsschiffen gesichert wurden, verringerten die Erfolgchancen der U-Boote erheblich<sup>11</sup>. Die verbesserten Taktiken, das ASDIC, die britische Version des Sonars, sowie verbesserte Wasserbomben verschlechterten die Chancen der U-Boote zunehmend wieder heil nach Hause zu kommen. Auch die Dechiffrierung der Enigma Maschine und dadurch des Marine-Funkcodes, war ein entscheidender Faktor. In dieser Zeit spielt *Das Boot*. Im Jahre 1942 gab es noch einmal eine „glückliche Zeit“. Der sogenannte „Paukenschlag“ vor der Ostküste Amerikas, erhöhte die Versenkungszahlen noch einmal kurzzeitig. Dennoch überstiegen bald danach die versenkten U-Boote, die Anzahl der neu gebauten U-Boote und der Seekrieg war auf Grund dessen nicht mehr tragbar. 1944 verlor die U-Waffe die Atlantikhäfen der französischen Westküste wieder und musste nach Bergen, Kiel und Wilhelmshafen zurück. Die Schlacht um den Atlantik war verloren. Die sogenannten Geheimwaffen, die den Krieg noch zu Gunsten Nazi-Deutschlands drehen sollten, U-Boote mit fast unbegrenzter Tauchzeit, kamen zu spät um noch Einfluss nehmen zu können. Im Sommer 1945 kapitulierten alle einsatzfähigen Boote.

## ANTRIEBSMASCHINEN

Das Unterseeboot der Kriegsmarine war zur Zeit des Zweiten Weltkrieges nicht wirklich ein Unterseeboot, sondern nur ein optimiertes Tauchboot. Es war also nicht fähig, eine ganze Reise getaucht zu unternehmen, sondern konnte nur für kurze Zeit unter die Wasseroberfläche tauchen. Diese Tauchzeit war von zwei Faktoren abhängig: Dem Sauerstoff im Boot, immerhin waren bis zu 50 Leute in einer kleinen Stahlröhre zusammengepfercht, und der Energie in den Batterien, die die Maschinen mit Strom versorgten. In den meisten Fällen ergab sich daraus eine Seeausdauer unter Wasser von maximal drei Tagen<sup>12</sup>. Die oft monatelangen Feind-

---

<sup>11</sup> Keegan 2004, 227

<sup>12</sup> Buchheim 1973, 491

fahrten der Boote, fanden hauptsächlich über Wasser statt. Die Operationszeit eines U-Bootes hing vom Brennstoffverbrauch ab. Das Standard U-Boot des Typs VII-C, wie auch ein Großteil der anderen Baureihen wurde von zwei Systemen angetrieben. Jedes Boot hatte zwei Dieselmotoren, einen Backbord- und einen Steuerborddieselmotor, und zwei E-Maschinen. Die Dieselantriebe waren für die Überwasserfahrt und die E-Maschinen für die Unterwasserfahrt zuständig. Dieselmotoren konnten im getauchten Zustand nicht betrieben werden, da ja keine Abgase abgeleitet und keine Frischluft hineingeleitet werden konnte, die für einen Dieselmotor grundlegend sind. Die E-Maschinen wurden von mehreren Batterien gespeist, welche während der Überwasserfahrt von den Dieseln wieder aufgeladen werden mussten. Die E-Maschinen hatten natürlich nicht die Kraft der Diesel, und so war die Unterwasserfahrt auf maximal 7,5 Knoten beschränkt, während die Diesel an der Oberfläche das Boot bis auf 17 Knoten<sup>13</sup> brachten. Diese Höchstgeschwindigkeit wurde aber nur selten erreicht, denn für ein U-Boot im weiten Atlantik war es wichtig, so lange wie möglich im Operationsgebiet patrouillieren zu können. Höhere Fahrtstufen bedeuteten höheren Treibstoffverbrauch und so weniger Einsatzzeit und dadurch wiederum weniger Erfolgchancen. Die 17 Knoten wurden nur während eines Angriffs oder einer Flucht voll ausgefahren.

#### U-BOOT WAFFEN

Die Hauptwaffe eines U-Bootes waren seine Torpedos. Das Boot im Film hatte 4 Torpedorohre im Bug, und eins achtern. Insgesamt konnte es 14 Torpedos bunkern. Außer den Torpedos gab es noch ein Deckgeschütz und eine Flakwaffe. Ersteres meist eine 88mm Seezielkanone, letzteres am Anfang des Krieges eine 20mm Flugabwehrkanone, die aber im Laufe des Krieges durch Doppellafetten, oder höhere Kaliber ersetzt wurde<sup>14</sup>. Die Seezielkanone war für den klassischen Kreuzerkrieg gedacht. Wenn ein feindlicher Frachter in Sicht kam, wurde er von der Bordkanone gestoppt, ein Prisenkommando des U-Bootes enterte daraufhin das Schiff, dessen Papiere wurden kontrolliert, das Ausborden der Besatzung sicher gestellt, und dann wurde der Frachter durch Sprengsätze versenkt. Diese Taktik, wurde schon nach kurzer Zeit fallen gelassen und es wurde zum uneingeschränkten U-Bootkrieg übergegangen. Frachter, die von U-Booten gestoppt wurden, versuchten oft das feindliche U-Boot zu rammen, es durch eigene Bordkanonen anzugreifen, oder zu funken, welches sofort Flugzeuge oder andere gegnerische Einheiten auf den Plan gerufen hätte. So befahl Dönitz, keine Warnung vor dem Angriff mehr zu geben da zu viele eigene Boote durch diese Taktik verloren gingen. Auch die Rettung von Seeleuten wurde auf Befehl verboten.

---

<sup>13</sup> Ireland 1999, 55

<sup>14</sup> Ireland 1999, 55

## ENGLISCHE GEGENMITTEL

Deutsche U-Bootverluste waren durch mehrere Faktoren bedingt: 264 wurden durch gegnerische Schiffe versenkt, meist Zerstörer, Korvetten oder Fregatten, 250 durch Flugzeuge, 37 durch eine Kombination von Schiff- und Flugzeugangriffen, 51 gelten als vermisst, 43 wurden im Hafen durch Flugzeuge versenkt, 35 durch Minen und 3 wurden gekapert<sup>15</sup>. Die Hauptwaffe der englischen Zerstörer und Flugzeuge war die Wasserbombe. Eine Wasserbombe konnte auf eine bestimmte Tiefe eingestellt werden, in der sie dann explodierte. Das Ziel war es, ein getauchtes U-Boot so oft und so nah wie möglich mit Wasserbomben einzudecken, damit der Druckkörper, der das Boot zum schwimmen verhalf, aufbrach, und das Boot sank. Flugzeuge setzten auch häufig gewöhnliche Bomben ein, denn meist konnte ein Flugzeug das U-Boot angreifen bevor dieses getaucht war. Die Tauchzeit eines U-Bootes betrug zwischen 25 und 30 Sekunden<sup>16</sup>. Das war schnell genug um vor einem Zerstörer zu tauchen, aber für ein plötzlich aus der Sonne auftauchendes Flugzeug, war es oft zu langsam. Die Waffe, die vielleicht den größten Unterschied in der Atlantikschlacht ausmachte, war keine Waffe im eigentlichen Sinne, sondern ein Ortungssystem. Das Radar. Am Anfang des Krieges war Nazi- Deutschland mit dem sogenannten DeTe- Gerät in dem Gebiet der Funkortung noch führend. Während des Krieges jedoch, entwickelten die Engländer und später auch die Amerikaner, bessere und stärkere Systeme. Es ging soweit, dass die Engländer ihre Radargeräte in Flugzeuge einbauten. So konnten Flugzeuge den Gegner viel früher orten, als der Brückenposten auf dem U-Boot das Flugzeug sehen konnte. Zerstörer oder Patrouillenflugzeuge mit Radar, orteten U-Boote schon von weitem, leiteten so den Konvoy an den U-Booten vorbei, und gingen selbst zum den Angriff über. Die Dechiffrierung der Enigma-Maschine, des Marinecodes und die generell bessere Geheimdienstarbeit, trugen dazu bei, dass nach anfänglichen Erfolgen sich das Blatt im Jahre 1941, mit der kurzen Ausnahme des Paukenschlags vor Amerikas Küste, zu Gunsten der Alliierten wendete. Im Jahr 1943 wurde es als Erfolg gefeiert, wenn es ein Kommandant mit seinem Boot wieder in den Hafen schaffte, auch wenn er kein einziges feindliches Schiff hat versenken können. Aus Jägern wurden Gejagte.

## DIE GESCHICHTE DES KOMMANDANTEN

Der Film *Das Boot* von 1981, sowie das Buch von Lothar-Günther Buchheim erzählen die Geschichte nicht aus der Sicht des Kommandanten, wie es beispielsweise bei *Master & Commander* der Fall ist. Das Buch wird aus der Ich-Perspektive erzählt. Der Kinogänger erlebt die Geschichte aus der Sicht des Leutnant Werner, ein Alter-Ego Buchheims. Buchheim und Petersen stellen aber beide Male, im

---

<sup>15</sup> Helgason 15.04.2010, o.S.

<sup>16</sup> Ireland 1999, 55

Buch und im Film die Person des Kapitäns in den Mittelpunkt, während die eigentliche Hauptperson, der Berichterstatte, dem Leser oder Zuschauer einen Eintritt in die Welt des U-Bootes verschafft. Es ist zwar ein Roman, dennoch basiert es auf den tatsächlich sich zugetragenem Geschehnissen, die Buchheim auf U-96 als Kriegsberichterstatte erlebt hatte.

Kaleun, Kaleu, der Alte. So wird der Kapitän des Bootes genannt. Er hat den Rang des Kapitäneutnants inne, daher kommt die Abkürzung Kaleun und Kaleu. Der Kommandant wird weder im Buch noch im Film jemals namentlich genannt. Der Roman basiert auf zwei Feindfahrten, die Buchheim mit U-96 gemacht hat. Jedes Mal war Heinrich Lehmann-Willenbrock Kommandant, und auch die Folgebände von *Das Boot*, *Die Festung* und *Der Abschied* weisen Übereinstimmungen mit dem Leben des Lehmann-Willenbrock auf. Beispielsweise wird in *Der Abschied* thematisiert, wie der Alte nach dem Krieg Kapitän des Atom-Schiffs *Otto Hahn* wird. Der Kapitän genau dieses Schiffes war auch in Wirklichkeit Lehmann-Willenbrock.

Der Alte sieht nach Buchheims Beschreibung aus wie ein alter HAPAG Kapitän, er ist 30 Jahre alt, einsilbig, als Kapitän kein Schinder, auch kein Draufgänger, durch seine Erfolge aber durchaus angesehen<sup>17</sup>. Der Kommandant ist sehr wortkarg. Er ist in keiner Weise umgänglich und kann auch schon einmal, besonders während der langen Gammelperioden, in denen das Boot monatelang im Atlantik patrolliert ohne einen einzigen Feinkontakt zu haben, depressiv werden<sup>18</sup>. Er hat eine deutliche Abneigung den jungen Offizieren gegenüber. Im ersten Kapitel des Buches, welches auch im Film thematisiert wird, besucht Herr Kaleu, mit seinem Offizierskorp die Bar Royal, die Standardkneipe der Flottille. Im Buch wird beschrieben, dass es dort zwei Gruppen gibt: Die alten Hasen, und die jungen Wilden. Der Kommandant ist einer von den alten Hasen, die schon mehr als nur eine oder zwei Feindfahrten überstanden hatten. Mit seiner aktuellen Besatzung fährt er laut Buchheim sogar schon seit 7 Fahrten zusammen<sup>19</sup>. Die jungen Wilden, in seinen Augen haben keine Ahnung vom Krieg und sind voller Parolen und Ideologien aus der Heimat. Sie haben die Realität des Krieges noch nicht begriffen. Einer dieser jungen Wilden ist sein erster Wachoffizier, kurz IWO, den er auch im Film deutlich ablehnt. Oft sind die jungen Wilden auch noch politisch gedrillt und übermotiviert, wie eben sein IWO, was den Alten noch weiter reizt. Politik ist an seiner Back verboten, es wird aber deutlich, was der Alte von der Partei und dem Krieg hält. Eine wahre Geschichte mit Parallelen ist die des Oberleutnants Kusch. Dieser wurde von seinem IWO beschuldigt, während einer Feindfahrt das obligatorische Bild Hitlers aus dem Boot entfernt zu haben, außerdem Äußerungen über die Sinn-

---

<sup>17</sup> Buchheim 1973, 10

<sup>18</sup> Buchheim 1973, 295

<sup>19</sup> Buchheim 1973, 52

losigkeit des Krieges sollen gefallen sein. Für dieses Vergehen wurde er vor einem Kriegsgericht zum Tode verurteilt. Die Marineführung versuchte immer jeden Einfluss der NSDAP von den eigenen Leuten fernzuhalten<sup>20</sup> und so war es kein Wunder, dass die Gedanken und Gesinnung Kuschs kein Einzelfall<sup>21</sup> waren. Buchheims Kommandant wird ebenso porträtiert, nur dass er diese Gesinnung nie öffentlich machte. Wieso, wird in einer der Anfangsszene klar, in der ein befreundeter alter Hase im betrunkenen Zustand den Führer beleidigt, es sofort im Raum still wird, und die jungen Wilden drohen einen Schritt auf den Sprecher zu zumachen, darunter auch der IWO des Alten.

Lehmann-Willenbrock selber galt als eher unpolitisch. Er wurde 1911 in Bremen geboren, trat 1931 in die Marine ein, im April 1939 wurde er zu U-Waffe geschickt, wo er am 1. Oktober zum Kapitänsleutnant befördert wurde. Vorher durchlief er die Ränge Offiziersanwärter, Seekadett, Fähnrich zur See, Oberfähnrich zur See, Leutnant zur See und Oberleutnant zur See. Vom 14. Oktober 1939 bis zum 30. November des gleichen Jahres befahl er U-8, mit dem er aber keine Feindfahrten unternahm. Nach einem weiteren halben Jahr als Kommandant von U-5 mit dem er die Invasion Norwegens miterlebte, stellt er das neue VII-C Boot U-96 in Dienst. Mit diesem Boot, welches die Vorlage zu *Das Boot* war, unternahm er insgesamt 8 Feindfahrten, war damit 267 Tage auf See, versenkte 25 Schiffe mit 179.125 BRT und beschädigte weitere 2 Schiffe mit 15.864 BRT. Danach wurde er Kommandant der 9. U-Bootflottille. Als die Festung Brest fiel, machte Lehmann-Willenbrock mit U-256, ein notdürftig repariertes Boot des Typs VII-C seine letzte Feindfahrt, in dem er mit der Besatzung nach Bergen übersetzte. Diese Episode wird in Buchheims Buch *Die Festung* beschrieben, in dem ein ehemaliger Flottillenkommandant sein Boot aus der gefallenen Festung Brest rettet. In Bergen wird Lehmann-Willenbrock Kommandant der 11. U-Bootflottille, die er bis zum Ende des Krieges befehligt<sup>22</sup>. Lehmann-Willenbrock wird in einem Artikel aus dem WE-SER-KURIER vom 25. März 1986 folgendermaßen beschrieben:

„Durch sein verantwortungsbewusstes, kollegiales und bescheidenes Auftreten hat Lehmann-Willenbrock sich bei den ihm anvertrauten Mannschaften und Seeoffizieren, seinen Mitarbeitern und Freunden hohes Ansehen erworben.“<sup>23</sup>

Nach diesem Vorbild erschuf Buchheim seinen Alten, den Kommandanten des Bootes.

---

<sup>20</sup> Wandel / Rahn (Hrsg.) 2005, 494

<sup>21</sup> Wandel / Rahn (Hrsg.) 2005, 499

<sup>22</sup> Helgason 13.04.2010, o.S.

<sup>23</sup> Corleis 04.09.2004, o.S.

## FILMZUSAMMENFASSUNG

Den Film gibt es in mehreren Versionen. Es gibt eine Kino-, eine Fernseh- aber auch eine Director's Cut Version von Petersen. Dieser Schnitt wurde von keinem Produzenten gekürzt oder verlängert und ist so der Vision des Regisseurs am nächsten. Der Film beschreibt die Geschichte eines Marineberichterstatters, der auf Buchheim basierenden Leutnant Werner. Die erste Szene im Film zeigt, wie Werner in einem Auto mit seinem Kommandanten, auch der Alte genannt, und dem Leitenden Ingenieur zur Bar Royal fahren. Dort wird ausgiebig gefeiert, denn es ist die Flottillenbar. Nach einer langen Nacht läuft das Boot am nächsten Morgen aus. Werner fängt die ersten Eindrücke des U-Bootsleben ein, als er durch die verschiedenen Stationen geht. Spannung kommt auf, als der Kommandant zum ersten Mal taucht, und er das Boot weit über die von der Werft garantierten Tiefe steuern lässt. Leutnant Werner wird es zum ersten Mal unwohl, es passiert aber nichts. Die nächsten Szenen beschäftigen sich mit der Gammelei, einer Phase in der das Boot im Patrouillengebiet auf und ab steht, aber kein Feind in Sicht kommt. Auch Funkprüche über Konvoys, die aber zu weit weg sind, tragen weiter zur schlechten Stimmung bei. Diese führt auch dazu, dass Leutnant Werner von der Besatzung mit einem schmutzigen Öltuch beworfen wird. Die Beziehung zwischen ihm und der Mannschaft ist schlecht, da er als Eindringling in die Gemeinschaft gesehen wird, und so auch dargestellt wird. Das erste Schiff, das angetroffen wird, ist ein Zerstörer. Der Alte will ihn torpedieren, der Zerstörer sieht aber trotz des hohen Seegangs das Periskop und zwingt danach den Alten zu tauchen. Die erste Wasserbombenverfolgung durch den Gegner findet statt, und so wird Leutnant Werner und somit auch der Zuschauer mit der Intensität des U-Boot Krieges bekannt gemacht. Das Boot kommt ungeschoren davon. Bald danach kommt ein Sturm auf, welcher im Buch sehr viel detaillierter beschrieben wird, aber hier im Film nur eine untergeordnete Rolle spielt. Während des Sturmes treffen sie Thomsen wieder, einen U-Boot Kommandanten, den sie bei der Feier in der Bar Royal schon getroffen hatten. Der Alte regt sich unheimlich über die Desorganisation der U-Waffe auf. Die Stimmung ist am Tiefpunkt. Schon bald darauf erreicht sie ein Funkspruch mit einem Konvoy, der erreicht werden kann. Sofort wird die Verfolgung aufgenommen. Als sie zum Konvoy aufgeschlossen haben, greift der Alte über Wasser an und versenkt drei Schiffe. Er wird sofort von feindlichen Zerstörern unter Wasser gedrückt und stundenlang durch deren Wasserbomben beharkt. Schlussendlich geben die Engländer aber auf und laufen ab. Das Boot taucht auf, und sieht einen der angeschossenen Tanker brennend noch an der Oberfläche schwimmen. Brennende Seeleute springen schreiend vom Schiff und der Alte befiehlt: „Beide Maschinen halbe Fahrt zurück“<sup>24</sup>, da er die feindlichen Seeleute durch den Dönitz-Befehl nicht retten darf. Einer der emotionellen Höhepunkte eines Filmes, welcher

---

<sup>24</sup> Petersen 1981, TC 02:00:55



in seiner Gesamtheit mehr auf Intensität bedacht ist. Nach dem Angriff und auch dem erneuten Entgehen der Versenkung durch die Wasserbombenverfolgung geht ein erneuter Funkspruch auf dem Boot ein. Sie sollen nach Vigo, ein spanischer Hafen, sich dort neu proviantisieren und von dort aus nach La Spezia in Italien durchbrechen. Durchbrechen heißt in diesem Fall, durch die von den Engländern streng bewachte Meerenge der Straße von Gibraltar zu fahren. Dieser Auftrag war fast aussichtslos, da statistisch gesehen von fünf Booten, nur einem der Durchbruch gelang. Das Unternehmen misslingt, und das Boot wird von einer Fliegerbombe getroffen. Es wird entdeckt und alle englischen Einheiten jagen das Boot in der Straße von Gibraltar. Der Kommandant geht auf Südkurs, auf die Küste Afrikas zu, und muss nach Beschuss durch einen Zerstörer tauchen. Das Boot lässt sich aber nicht mehr durchpendeln, also auf einer gewissen Höhe halten und sackt durch. Er hört erst auf zu sinken, als es auf dem Meeresboden aufschlägt. Der Leitende Ingenieur, kurz LI repariert das Boot in einer dramatischen Aktion soweit, dass ein Versuch zum Auftauchen gewagt werden kann. Am Höhepunkt des Thrillers, gelingt es der Mannschaft das Boot zum Auftauchen zu bringen und die gerettete Mannschaft läuft mit Heimatkurs zurück nach Frankreich. Als es dort gerade in den Hafen einläuft gibt es einen Fliegeralarm und eine Staffel englischer Bomber greift das Boot an. Ungefähr die Hälfte der Besatzung fällt und das Boot wird versenkt. Die Schlusszene zeigt den Alten, wie er sich vor seinem sinkenden Boot an einem Hafensperrgitter festhält. Es kommt Blut aus seinem Mund und er sinkt neben Leutnant Werner auf die Seite. Das Ende ist wie im Buch offen gelassen, nur ist es im Film deutlicher darauf ausgelegt, dass Kommandant und Boot zusammen untergehen.

#### ARBEITSPROZESS WOLFGANG PETERSEN

Das Buch wurde für den Film von Wolfgang Petersen adaptiert. Die Hauptveränderung besteht darin, dass im Buch durch den Ich-Erzählstil Buchheims, nie eine Kritik an der eigenen Person auftaucht. Im Film wird die Figur Buchheims, dargestellt von Herbert Grönemeyer, sehr viel kritischer gezeigt. Er ist der Unbekannte an Bord. Er ist derjenige, der von der ganzen U-Boot-Welt keine Ahnung hat und somit ist er auch der Zuschauer, denn dieser hat genauso wenig Ahnung. Er wird von der Besatzung zuerst nicht akzeptiert und auch der Alte ist skeptisch. Der IWO macht sich öfters einen Spaß daraus, Buchheim, im Film Leutnant Werner genannt, einzuschüchtern und durch Horrorszenarien dessen Angst zu schüren. Erst langsam fügt sich Werner in die Besatzung und den Ablauf des Bordlebens ein und so wird er am Ende, als er beim Reparieren überall mit anpackt, als vollwertiges Mitglied anerkannt. Diese Veränderung macht der Zuschauer durch die Person Werners mit durch, und erhält so eine Einsicht in das wahre U-Boot-Leben. Die genaue Analyse der Beziehung des Alten zu seiner Besatzung ist aber nur durch das Studium des Buches möglich.

## Kapitel 2: Der Kapitän und seine Mannschaft

### EINLEITUNG

Von 40.000 U-Bootfahrern sind 30.000 nicht wieder gekommen. Somit war die U-Boot-Waffe der Teil der deutschen Streitkräfte mit der höchsten Verlustquote von allen Ländern und allen Militärs. U-Bootmänner mussten die schlimmsten Widrigkeiten ertragen, hatten aber auch erstaunliche Vorteile in ihrem Leben. Angehörige der U-Boot-Waffe wurden bevorzugt behandelt. Es war eine Elite-Gruppe. Sie hatten immer gute und ausreichende Verpflegung, sie hatten nie Hunger, oder mussten nicht bei minus 40 Grad Celsius in den Wintersteppen Russlands kämpfen, ihnen wurde nach jeder Fahrt Heimaturlaub gewährt und das Ansehen, dass die Männer mit der U-Boot Frontspange genossen, war in Zivil- und Militärbevölkerung sehr hoch. Mit diesen Argumenten begründete auch der Alte seine Antwort auf eine Frage Buchheims warum sich trotz den Gefahren und Widrigkeiten des U-Bootfahrers immer wieder Scharen von jungen Männern freiwillig zur U-Boot-Waffe meldeten.<sup>25</sup>

### GEFAHREN DES U-BOOTMANNES

Der U-Boot-Krieg und die Atlantikschlacht war nicht nur ein Vernichtungs-, sondern auch ein Psychokrieg. Eine Wasserbomben-Verfolgung durch englische Zerstörer, meist mehrstündig, wobei die Lautstärke der detonierenden Wasserbomben, kurz WABOs, sich durch den Wasserdruck verfünffachte, immer mit dem Gedanken, die nächste Bombe könnten den Untergang und die unabdingbare Vernichtung des eigenen Lebens mit sich bringen, ein einseitiger Kampf, in dem das U-Boot sich nicht wehren kann, in dem es nur ausweichen kann, eine Verfolgung, wie Buchheim sie mehrfach im Buch beschreibt und auch Petersen in den Mittelpunkt seines Filmes stellt, ist für einen heutigen jungen Menschen unvorstellbar. Die Mannschaft bestand aus Männern, aus „Milchgesichtern, Säuglinge die an die Mutterbrust gehören“<sup>26</sup> wie der Alte sie nennt. Männer, die oft nicht älter als zwanzig<sup>27</sup> waren. Zum Ende des Krieges gab es sogar Kommandanten die erst zwanzig waren, Leitende Ingenieure die erst neunzehn waren. Diese wurden dann sogar schon als alte Hasen betrachtet. Der ständige Kampf gegen das Wetter, den Feind, die Erfolglosigkeit und auch die Langeweile, der ungesunde Lebenszustand und auch die Bitterkeit des Krieges ließen viele U-Boot-Männer zu früh alt werden. Im Film wird besonders darauf geachtet, den Unterschied zwischen auslaufenden und einlaufenden Mannschaften zu zeigen. Die Auslaufenden sind junge Milchgesichter,

---

<sup>25</sup> Buchheim 1973, 129

<sup>26</sup> Buchheim 1973, 105

<sup>27</sup> Buchheim 1973, 47

erwachsene Hitlerjungen, Helden des Vaterlandes und wenn sie zurück kommen sind daraus alte Männer geworden, die zu viel gesehen haben, gezeichnet von den durchlebten Gefahren, mit fahler, bleicher Haut, mit ungepflegten Bärten, schmutzig, stinkend. Viele Matrosen, besonders die Maschinenmatrosen, sehen nicht einmal die Sonne, während der monatelangen Feindfahrt. Nur die Seemänner, die Wache gehen sind regelmäßig an der frischen Luft. Es gibt nicht genug Frischwasser an Bord, sodass sich jeder Mann jeden Tag waschen könnte. Es muss überall gespart werden. Jeder Zentimeter an Bord eines U-Bootes ist ausgenutzt und da der meiste Platz für die drei wichtigen Faktoren verbaut und benutzt wird, nämlich Öl, Torpedos und Verpflegung, bleibt für die Besatzung wenig Platz und beispielsweise ist der Luxus einer Morgentoilette nicht denkbar. Auch die Schlafmöglichkeiten an Bord sind katastrophal. Kein Matrose an Bord hat seine Kojе für sich allein. Sie werden geteilt. Wenn der Freiwächter sich zum Wachantritt aus der Kojе erhebt, ist schon der abgelöste Wachgänger zu Stelle um sich in den Mief des anderen zu legen. Eins der größten Probleme die dem Gast an Bord, Buchheim zu schaffen machte, war die Luft. Stickig war ein Dauerzustand. Der Gestank der Diesel war überall, die Luft war immer schlecht. Eine andere Episode, die ein ganzes Kapitel im Buch gewidmet ist, beschreibt einen Sturm, den das Boot abreiten muss. In dieser Phase kommt Schlaflosigkeit, endlose Erschöpfung und Seekrankheit dazu. Auch gestandene U-Matrosen macht das immerwährende Gerolle und Gestampfe des Bootes, die übermenschlich harten Wachen, in der der Matrose jede halbe Minute mit einem Brecher überspült, manchmal fast von Bord geworfen wird und die ständigen Stöße und Schläge die das Boot bekommt und so das Schlafen unmöglich macht, nicht unberührt. Der Kommandant lässt in dieser Episode häufiger tauchen, um somit Ruhe ins Boot zu bringen, da unter Wasser der Sturm nicht zu spüren ist<sup>28</sup>. Zu diesen äußeren Bedingungen kommt die harte Arbeit, die ständigen Wachen der Seeleute. „Das Maschinenpersonal geht Sechsstundenwachen, die Seeleute drei Wachen zu vier Stunden. Auf vier Stunden Wachdienst folgen für die Seeleute acht Stunden Freiwache.“<sup>29</sup> Die Seeleute mussten in diesen vier Stunden konzentriert auf der Brücke Ausguck halten. Nur einen Augenblick Unaufmerksamkeit bei der Beobachtung der Kimm und des Himmels, gefährdete das gesamte Boot und alle Kameraden, die unter der Brückenwache, in der eisernen Röhre des Bootes schliefen und arbeiteten. Einmal kurz die Augen zumachen und das Flugzeug wird zu spät entdeckt. Dadurch kommen die Befehle zu spät, das Boot braucht zu lang um zu tauchen und dem Angriff zu entgehen, die Bombe trifft und das Boot sinkt. Deshalb wird auch jede Unaufmerksamkeit sofort bestraft und der schuldige Matrose wird auch schon mal von seinem Kommandanten hart range-

---

<sup>28</sup> Buchheim 1973, 272

<sup>29</sup> Buchheim 1973, 113

nommen.<sup>30</sup> Wenn das Boot getaucht ist, bedient die Brückenwache die Tiefenruder in der Zentrale. Die Maschinenwache hat ihre Station an den Dieseln und E-Maschinen. In dem ungeheuren Lärm muss sie ihre sechs Stunden Schicht ableisten und sicher stellen, dass die Maschinen durchgängig arbeiten. Die Wachen sind oft eintönig und trotzdem müssen sie immer konzentriert sein, denn ein kleiner Fehler könnte schon das Boot und die ganze Besatzung gefährden. Die psychische Belastung ist selbst beim Erfolg gegenwärtig. In einer besonders starken Szene im Film wird ein gerade vom Boot angeschossener Tanker gezeigt, der lichterloh brennt, auf welchem sich aber noch Besatzungsmitglieder befinden. Die Brückenwache sieht die brennenden, schreienden Seeleute von Bord springen. Die Gegner, die sie gerade selber abgeschossen haben, werden dadurch plötzlich sehr real. Es sind keine Schiffe mit einer Tonnage, sondern Menschen. Die versenkten Schiffe werden in der Heimat nur durch Zahlen und durch die vernichtete Zahl des feindlichen Schiffraumes bekannt. Dass auf dem gegnerischen Handelsschiff aber Menschen umkommen, manchmal wie in der Filmszene qualvoll sterben, wird den Männern der Brückenwache und dem Zuschauer in dieser Szene klar gemacht. Im Buch schickt der Kommandant die Brückenwache unter Deck, als nach einem Angriff auf einen Konvoy, Rettungsboote mit Leichen vorbeitreiben. „Das ist sicher kein Anblick für die Leute.“<sup>31</sup> Da U-Männer ihre Gegner kaum oder nie sahen, war besonders diese Szene eine Darstellung des ganzen Schreckens des Krieges und der kaltblütigen Zerstörungskraft eines U-Bootes. Trotz oder gerade wegen all dieser Gefahren durch den Gegner, durch die unmenschlichen Verhältnisse an Bord und durch die Schrecken des Krieges war besonders unter den U-Bootleuten die Kameradschaft sehr hoch<sup>32</sup>. Es war eine Gemeinschaft. Eine herausgehobene, elitäre Einheit.

## RANGORDNUNG

Die Matrosen eines U-Bootes hatten entweder den Rang des Matrosengefreiten, des Matrosenobergefreiten oder des Matrosenhauptgefreiten<sup>33</sup> inne. Die Mannschaft wurde außerdem in zwei Hauptabteilungen gegliedert. Das Seemännische Personal und das Technische Personal. Dann gab es noch Spezialabteilungen wie das Zentralen Personal, das Funk Personal, die Torpedomechaniker, Mixer genannt, die Artilleriemechaniker und der Koch mit seinen Backschaftern. Das Seemännische Personal ging Brückenwache, musste Ruder legen und wurde bei An- und Ablege-Manövern, sowie das Torpedonachladen gebraucht. Letzteres war eine besonders harte Arbeit. Um den sieben Meter langen und 1,5 Tonnen schweren

---

<sup>30</sup> Buchheim 1973, 322

<sup>31</sup> Buchheim 1973, 414

<sup>32</sup> Keegan 2004, 235

<sup>33</sup> Hofrichter 02.04.2010, o.S.

Torpedo an einem Flaschenzug hochzuhieven und in das Rohr zu schieben, wurden alle Freiwächter der Besatzung gebraucht. Das Technische Personal unterstützte den Leitenden Ingenieur und die beiden Obermaschinisten. Es pflegte, wartete und reparierte die Antriebsmaschinen, beide Diesel- und die E-Maschinen sowie sämtliches technisches Gerät.<sup>34</sup> Die beiden Hauptabteilungen hatten eine traditionelle Abneigung gegeneinander<sup>35</sup>, welche der Kameradschaft aber nicht schadete. Das Zentralen Personal waren diejenigen, die als Rudergänger eingeteilt waren und während der Fahrt oder des Alarms in der Zentrale ihre Gefechtsstation hatten. Das Funk Personal wurde im Film durch den Funker Hinrich dargestellt, obwohl es im wirklichen Boot natürlich mehrere Funker gab. Die Torpedomixer waren diejenigen, die die Torpedos regelmäßig warteten und pflegten. Das gleiche taten die Artilleriemechaniker mit dem Deckgeschütz sowie dem Flakgeschütz. Der Koch oder Smutje war für das Essen zuständig.

#### DER ALTE UND SEINE MANNSCHAFT

Der Alte und seine Mannschaft kannten sich schon seit langem. Sie waren ein eingespieltes Team. Seit sieben Feindfahrten war der Hauptteil der Mannschaft zusammen<sup>36</sup>. Dadurch wurde die Kameradschaft, die schon nach einer Feindfahrt und die damit verbundenen, erlebten Gefahren ungewöhnlich stark war, natürlich noch stärker. Jeder kennt den anderen in- und auswendig. Keiner kann dem anderen an Bord ausweichen<sup>37</sup> und so kennt jeder notgedrungen auch die schlechten Seiten des Anderen, wobei die Familiarität nur zunimmt. Im Buch gibt es nur eine Person, die öfters ausgeschlossen wird und einfach nicht in den Verband passt. Das ist die Figur des Bibelforschers, ein Zentralgast, der immer mit einer Bibel herumrennt und daraus zitiert. Er ist für diese Fahrt neu an Bord gekommen und wird auch deshalb nicht richtig von der Besatzung angenommen. Dem Kommandanten ist die gesamte Besatzung aber vollkommen ergeben. Die Versenkungsquote die ihn am Ende des Krieges auf Platz 6 der Asse sieht, war für die Mannschaft eine Bestätigung für das Glück und das Können des Kommandanten. Auch dass dieser kein Schinder und kein Draufgänger war, wurde von der Mannschaft als positiv bewertet. Wolfgang Petersen beschreibt das Verhältnis zwischen Mannschaft und dem Alten als ein Vater-Sohn Verhältnis. Im Buch redet der Alte seine Matrosen manchmal mit „Kinder“ an<sup>38</sup> und Buchheim beschreibt seinen Führungsstil: „Wie ein Vater über die Seinen.“<sup>39</sup> Diese starke Bindung kommt eben von den beschriebenen, zusam-

---

<sup>34</sup> Hofrichter 02.04.2010, o.S.

<sup>35</sup> Buchheim 1973, 102

<sup>36</sup> Buchheim 1973, 52

<sup>37</sup> Buchheim 2009, 37

<sup>38</sup> Buchheim 1973, 206

<sup>39</sup> Buchheim 1973, 209

menerlebten Gefahren und Erlebnissen. Besonders Extremsituationen, wie eine mehrstündige Wasserbombenverfolgung, in der der Tod näher als die Rettung ist oder ein richtiger Atlantiksturm schweißte die Mannschaft zusammen. Ihr Leben hängt besonders im Kampf gegen den Feind nur vom Kommandanten und von dessen Entscheidungen ab. Wenn der Kommandant diese Situationen dann bewältigt und sie dadurch rettet und das während einer Feindfahrt gleich mehrere Male passiert, dann stellt die Verehrung und die Dankbarkeit der Matrosen dem Alten gegenüber kein Rätsel mehr da. Niemand im ganzen Boot ist so allein auf sich gestellt wie der Alte<sup>40</sup>. Bei einem Unterwasserangriff, dazu muss gesagt werden, dass ein U-Boot entweder über Wasser angreifen, aber auch unter Wasser mit ausgefahrenem Sehrohr einen Frachter torpedieren kann, ist der Kommandant das Auge der ganzen Besatzung. Er allein kann durch sein Periskop die Situation über Wasser feststellen. Er allein muss Gefahren rechtzeitig erkennen können. Jeder Kapitän ist für seine Mannschaft verantwortlich, nur ist diese Verantwortung bei einem U-Boot Kommandanten besonders ausgeprägt. Die Tatsache, dass die Piepels oder Sealords, wie die Matrosen auch genannt werden, bei Tauchzustand nichts sehen können, strapaziert deren Nerven zusätzlich. Buchheim beschreibt eine Szene, in der der Alte in einer früheren Feindfahrt „durchs Sehrohr eine ihm zuge dachte Wasserbombenverfolgung beobachtete. [...] Er soll obendrein noch den Sportreporter gespielt und alles was er sah, fleißig ins Boot gemeldet haben, damit die Piepels auch was davon hatten.“<sup>41</sup> Diese Anekdote zeigt auch, dass das Vater-Sohn Verhältnis nicht nur aus Worten bestand. Der Alte kümmerte sich wirklich um seine Leute. Er wollte ihnen die Angst nehmen. Besonders dieses in-Schutz-nehmen des Kommandanten wird im Buch sehr ausgeprägt beschrieben. Bei jeder Wasserbombenverfolgung wird der Alte zum Schauspieler. Er versucht den Matrosen ein Beispiel an Zuversicht zu sein<sup>42</sup>. Als das Boot vor Gibraltar auf Grund liegt und es keine Gewissheit gibt, ob es jemals wieder auftauchen könnte, lässt der Alte beispielsweise das Wort „auftauchen“ in einem Gespräch mit dem LI fallen, während mehrere Matrosen in der Zentrale zuhören können. Buchheim unterstellt dem Alten Absicht und vermutet, dass die Nachricht, dass der Alte vom Auftauchen geredet hat sich wie im Lauffeuer im Boot verbreiten würde. Wenn der Kommandant daran glaubt, muss es ja stimmen. Ein ähnliches Beispiel ist, dass während Reparaturarbeiten von statten gehen, sich der Kommandant ganz gemütlich Weißbrot und Butter kommen lässt. „Wer Appetit hat, dem kann es nicht ganz schlecht gehen.“<sup>43</sup> Und ein weiterer Ausschnitt während der Krise vor Gibraltar verdeutlicht:

---

<sup>40</sup> Buchheim 2009, 32

<sup>41</sup> Buchheim 1973, 333

<sup>42</sup> Buchheim 1973, 507

<sup>43</sup> Buchheim 1973, 472

„Der Alte macht einen Schritt seitlich auf ihn zu und legt ihm seine Rechte auf die Schulter, eine Sekunde nur. Aber so kurz die Berührung auch ist, der Taubeohrenwilli blüht unter ihr auf. Und nun zerrt er sogar ein zutunliches Grinsen aufs Gesicht. Der Alte macht zwei, drei kurze Kopfnicker und setzt sich schwerfällig in Bewegung. Ich weiß, daß der Zentralmaat jetzt hinter unseren Rücken mit seinen Leuten Blicke wechselt: Der Alte! Unser Alter hats noch immer geschafft.“<sup>44</sup>

Besonders diese Szene, die auch im Film gezeigt wird, veranschaulicht den grenzenlosen Glauben an den Alten.<sup>45</sup> Die Mannschaft liebt ihren Kommandanten. Der Alte beschreibt den Schmutz des Bootes folgendermaßen: „Der Mann tut nämlich so, als gäbe es auf der Welt als Vorgesetzten und Instanz nur mich. [...] Eine treu ergebene Seele! Der hat sone Art Schäferhundmentalität: Wenn andere ihm zu nahe kommen, schnappt er zu.“<sup>46</sup> Auch andere Matrosen zeigen dem Kapitän ihre Ergebenheit. Als der Alte von der Brücke kommt, hilft ihm ein Zentralgast die Stiefel auszuziehen.<sup>47</sup> Auch die Blicke der Matrosen, wenn sie ihren Kommandanten ansehen, sprechen nach Buchheims Meinung Bände über die Beziehung zwischen Mannschaft und Kapitän. „Dabei dreht er sein blasses Gesicht über die Schulter dem Kommandanten zu: ein Blick voller Vertrauen.“<sup>48</sup> Es gibt viele Beispiele, die immer wieder zeigen, wie sehr die Mannschaft an ihrem Kommandanten hängt und ihm vertraut, dass er das Boot und die Besatzung wieder sicher nach Hause bringt. Sie haben auch Vertrauen in die Fähigkeiten des Alten feindliche Schiffe zu finden und diese dann erfolgreich zu versenken. Vor einem Angriff machen sich die Matrosen mit Sprüchen wie „Der Alte schafft's schon“<sup>49</sup> gegenseitig Mut. Sie bauen sich am Beispiel des Kommandanten auf. Die Anwesenheit und mentale Kraft des Kapitäns ist in jeder Krisensituation für alle an Bord sehr wichtig. Bei einer der Wasserbombenverfolgungen muss Buchheim an die Männer im Bug denken, die sich nicht am Alten wieder aufrichten können<sup>50</sup>. Schon:

„Ein paar höhnische Worte aus dem Mund des Alten tun ihre Wirkung. Die Leute heben die Augen, sie rühren sich wieder. [...] Im Lichtkegel einer Taschenlampe kann jeder sehen, daß der Alte nichts von seiner legeren Haltung aufgegeben hat. Und nun bietet er uns sogar noch ein herablassendes Schulterzucken.“<sup>51</sup>

Diese Zeilen beschreiben die unmittelbare Reaktion des Alten auf die Tatsache, dass das Boot auf dem Boden der Straße von Gibraltar in einer Tiefe von über 260

---

<sup>44</sup> Buchheim 1973, 508

<sup>45</sup> Buchheim 1973, 510

<sup>46</sup> Buchheim 1973, 109

<sup>47</sup> Buchheim 1973, 263

<sup>48</sup> Buchheim 1973, 377

<sup>49</sup> Buchheim 1973, 211

<sup>50</sup> Buchheim 1973, 368

<sup>51</sup> Buchheim 1973, 464

Metern liegt. Für jeden an Bord eine ausweglose Situation, da die englischen Zerstörer immer noch nach ihnen suchen. Den Alten aber lässt es kalt. Die Stimme des Kapitäns ist für jeden an Bord ein Trost<sup>52</sup>, genau wie die unverrückbare Zuversicht, die er immer wieder äußert. Buchheim beschreibt auch die Tatsache, dass wenn der Kommandant die Mannschaft nicht aufmuntern würde, diese sofort in Depressionen fallen würde<sup>53</sup>. Trotz diesem Vertrauen und fast Verehrung des Alten durch die Mannschaft, wird auch über ihn gespottet. Als das Boot in Vigo anlegt, werden die Offiziere zum Dinner geladen und die Mannschaft findet es sehr belustigend, dass der Kommandant mit „dem Pullover“<sup>54</sup>, ein alter, dreckiger U-Bootspullover, von Bord ging. Auch wird öfters über das Privatleben des Alten spekuliert, wobei die Matrosen kein gutes Haar an der „Nazizicke“, der Verlobten des Alten, lassen<sup>55</sup>. Diese Äußerungen erreichten den Kommandanten aber nie. Er war zwar wie ein Vater zu seiner Mannschaft, trotzdem musste die Disziplin gewahrt werden. Bei einem der Wasserbombenangriffe, verlangt er auch trotz Wassereinbruch und dem Chaos im Boot immer wieder ordentliche Meldungen und Ruhe im Boot<sup>56</sup> um somit die Lage wieder zu beruhigen. Der Kapitän konnte einschätzen, wann es richtig war einen Mann zu tadeln und wann nicht. Als einem Zentralgast während einer Schleichfahrt unter Wasser, bei der jeglicher Lärm vermieden werden muss um den Verfolgern zu entkommen, etwas laut zu Boden fällt, schreit der Kommandant den Matrosen nicht an<sup>57</sup>. Der weiß selber, was er getan hat. Ein anderes Mal, während der langen untätigen Patrouillenzeit lässt der Alte seine Laune beim Rudergänger aus, als dieser einen kleinen Fehler macht<sup>58</sup>. Aber gerade dadurch, dass der Kommandant nicht immer freundlich, lächelnd, aufmunternd durch das Boot läuft, förderte er die Disziplin. Die Besatzung wird nicht schlaff oder faul, denn der Kapitän könnte ja gerade schlechte Laune haben. Auch lässt er unermüdlich exerzieren. Während der gesamten Fahrt gab es einmal täglich ein Prüfungstauchen und besonders zu Beginn der Mission, lässt der Alte öfters Probealarme simulieren, um die Mannschaft auf das Schlimmste vorzubereiten. Dabei beobachtet er jeden Mann<sup>59</sup> und wehe es ist einer unsicher. Dann wird solange weiter geübt bis es sitzt. Der Alte ist sich seiner Position als Kapitäns durchaus bewusst und kommandiert schon mal den Backschafter streng herum<sup>60</sup>. Die Mannschaft respektiert und akzeptiert die Befehle des Kommandanten. Während einer Wasserbombenverfolgung, als

---

<sup>52</sup> Buchheim 1973, 516

<sup>53</sup> Buchheim 1973, 575

<sup>54</sup> Buchheim 1973, 433

<sup>55</sup> Buchheim 1973, 110

<sup>56</sup> Buchheim 1973, 376

<sup>57</sup> Buchheim 1973, 368

<sup>58</sup> Buchheim 1973, 193

<sup>59</sup> Buchheim 1973, 69

<sup>60</sup> Buchheim 1973, 397



es schon schlimm für das Boot aussieht, sammeln sich um das Luk zur Zentrale mehrere Matrosen mit Tauchrettern in der Hand. Die Zentrale ist der einzige Ort im Boot, von dem man schnell aussteigen könnte, wenn auch in einer Tiefe von 200 Metern, selbst das Aussteigen keine Rettung mehr bedeutet. In der Dunkelheit erahnt der Alte die Matrosen im Luk und nimmt sich eine Lampe um nachzusehen. Die Matrosen weichen vor dem Kommandanten und dessen Lampe zurück wie „Tiger vor ihrem Dompteur“<sup>61</sup>. Auch wenn der Alte oft unzugänglich oder launisch ist, ist es eindeutig, dass er seine Besatzung schätzt. Trotzdem ist es für einen normalen Matrosen unmöglich mit dem Kommandanten ein privates Gespräch zu führen. In einer Stelle im Buch macht ein sehr gut gestimmter Kaleun Kartoffelpuffer in der Kombüse. Als ein Matrose der gerade seine Wache beendet hat, in die Kombüse kommt und den Kommandanten sieht, will er erst wieder umdrehen, wird dann aber vom Alten zurückgehalten. Er bekommt, wie der Rest der Wache, vom Kommandanten einen selbst gebackenen Kartoffelpuffer<sup>62</sup>. Das war in der Kriegsmarine nicht üblich und selbst bei einer zusammengewachsenen Gemeinschaft wie die des Bootes U-96 war es sehr ungewöhnlich, wie die erste Reaktion des Matrosen, nämlich zu flüchten, beweist. Es war eine Geste des Dankes vom Kapitän. Von diesen Szenen gibt es mehrere im Buch, von welchen manche auch im Film gezeigt werden. Zum Beispiel gibt es einmal aus heiterem Himmel, ohne spezifischen Grund, für jeden Mann eine halbe Flasche Bier zum Mittagessen<sup>63</sup>, nur weil es der Kommandant so entschieden hat. In der Reportage *Jäger im Weltmeer* schreibt Buchheim, dass die größte Kraft des Kommandanten im Vertrauen seiner Besatzung liegt<sup>64</sup>. Dieses äußert er auch öfters in Gesprächen mit Buchheim, wie beispielsweise nachdem die Besatzung es geschafft hatte, das Boot soweit zu reparieren, dass ein Auftauchversuch vor Gibraltar gewagt werden konnte: „Gute Leute muss man eben haben.“<sup>65</sup> Ähnliche Aussagen kommen auch immer wieder nach besonders guter Arbeit der Besatzung. Als sie nach einem Konvoy-Angriff und der folgenden Wasserbombenverfolgung wieder auftauchen können, müssen die Torpedos schnellst möglich geladen werden, um so den Konvoy ein zweites Mal angreifen zu können. Als der Matrose erschöpft meldet, dass Vier Bugtorpedorohre nachgeladen wären, meint der Kommandant: „Diese Jungs! [...] Diese tollen Jungs!“<sup>66</sup> Dieses Lob ist für jeden in der Besatzung sehr viel wert und wird hochgeschätzt.

---

<sup>61</sup> Buchheim 1973, 374

<sup>62</sup> Buchheim 1973, 298

<sup>63</sup> Buchheim 1973, 175

<sup>64</sup> Buchheim 2009, 33

<sup>65</sup> Buchheim 1973, 534

<sup>66</sup> Buchheim 1973, 390

## SCHLUSS

Beide, Mannschaft und Kaleun, wissen was sie aneinander haben. Sie schätzen sich gegenseitig und besonders die Jungen der Mannschaft hingen an ihrem Kommandanten, wie an einem Vater, der sie immer wieder aus den schlimmsten Situationen rausholt. „Der Alte schafft's schon“ ist ein gängiges Motto an Bord. Er besitzt das volle Vertrauen der Mannschaft. Der Alte kann sich auf seine Männer verlassen, aber weiß auch, dass diese immer nur so gut sind, wie er selber. Er muss das Beispiel abgeben, damit die Mannschaft ihm folgt und dasselbe leistet.

## Kapitel 3: Der Kapitän und seine Offiziere

### EINLEITUNG

Das Boot wurde von einem Kommandanten befehligt und von einer Mannschaft bemannt. Zwischen dem höchsten Soldaten an Bord und dem einfachen Matrosengefreiten standen die Offiziere, die Oberfeldwebel und die Unteroffiziere. Der zweite Mann nach dem Kommandanten war der Leitende Ingenieur oder kurz LI. Dieser war meist ein Diplom Ingenieur, der als höchster Vorgesetzter des technischen Personals an Bord fungierte. Es folgten die Wachoffiziere. Auf dem Boot U-96 gab es zwei Wachoffiziere, den IWO und den IIWO. Diese waren für die militärische Sicherheit auf dem Boot verantwortlich und außerdem Stellvertreter des Kommandanten. Beide Wachoffiziere hatten ihre eigene Seewache und sie aßen mit dem Kommandanten, dem LI und möglichen Gästen, wie eben dem Kriegsberichterstatter Buchheim in der Offiziersmesse. Der erste Feldwebeldienstgrad war der Obersteuermann. Er war für die Navigation des Bootes zuständig und hatte außerdem auf der U-96 die dritte Wache zu leiten. Ein weiterer Feldwebeldienstgrad war der Obermaschinist. Er war Vertreter des LI und verantwortlich für Diesel- und E-Maschinen. Auf U-96 gab es zwei Obermaschinisten. Der letzte Mann aus der Oberfeldwebelmesse war der Bootsmann. Dieser war der Vorgesetzte des Seemännischen Personals. Er war für die Stauung verantwortlich, sowie für den Reinschiff-Zustand<sup>67</sup>. Die dritte Messe an Bord war die U-Messe oder Unteroffiziersmesse. Alle Maate und Obermaate außer dem Torpedomaat, der an seiner Wirkungsstätte, dem Bugraum schlief und aß, waren hier zuhause. Es gab für jede Abteilung Maate, insgesamt waren zehn Unteroffiziere an Bord<sup>68</sup>. Es gab Dieselmaate, E-Maate, Bootsmaate, Zentralmaate, Torpedomaate, Artilleriemaate und auf manchen Booten auch Funkmaate. Außerdem war im Buch noch ein Fähnrich, namens Ullmann an Bord, der vom IWO unterrichtet wurde. Für eine Kommandantenlaufbahn war es notwendig Dienst auf einem Boot als Fähnrich geleistet zu haben.

### LEBEN DER OFFIZIERE AN BORD

Das Leben der Offiziere, Oberfeldwebel und Unteroffiziere an Bord war beinahe ebenso entbehrungsreich, wie das der Matrosen. Die Offiziere hatten aber den Luxus einer eigenen Koje. Sie schliefen zusammen in der O-Messe, also in einem Raum, in Kojen übereinander. Die Feldwebel hatten auch ihre eigene Koje. Sie schliefen in der OF-Messe. Die Maate mussten dagegen wie der Rest der Mann-

---

<sup>67</sup> Hofrichter 02.04.2010, o.S.

<sup>68</sup> Corleis 29.08.2004, o.S.

schaft ihre Kojen teilen. So wurde jede Koje von zwei Männern benutzt, von denen einer immer auf Wache war, während der andere schlafen konnte. Im Buch und Film bekommt Buchheim als Offizier, der als Gast in der U-Messe schläft, seine eigene Koje. Diese kleine Bevorzugung ist schon fast der einzige Luxus der Offiziere an Bord. Sie bekommen das gleiche Essen, müssen auch ihre Wachen übernehmen. Nur der Kommandant und der LI haben keinen Wachablauf und können so auch ausschlafen. Die Offiziere leben nach dem genau gleichen Wachenrhythmus, wie die Mitglieder ihrer Wachen. Sie müssen genau die gleichen Gefahren bestehen, wie die Besatzung, nur dass sie noch die zusätzliche Aufgabe haben ruhig zu bleiben und ein Vorbild abzugeben. Als im Film der Obermaschinist Johan durchdreht, wird der Kommandant aus diesem Grund wütend, weil der Mann im Feldwebelrang Vorbildfunktion hat. Diese Szene zeigt, dass der Krieg und dessen Schrecken vor keinem Halt machen, auch nicht vor den Offizieren. Die Aufgabe der Offiziere ist es aber, ihre eigenen Gefühle zu verdrängen. Deshalb wird der Alte auch immer in schwierigen Situationen zum Schauspieler, sodass die Mannschaft nicht erfährt wie viel Angst er selber wirklich hat.

Die Offiziere haben auch mit der schlechten Luft und Lebensstandard im Boot zu kämpfen, sowie auch die komplette Abgeschiedenheit von ihren Lieben. Bei den Landsoldaten gab es nach dem Mittag immer eine Postabteilung. Auf dem Boot ist das natürlich unmöglich<sup>69</sup>. Im Film schreibt Fähnrich Ullmann seiner Liebsten einen großen Packen Briefe, die er aber nie abschicken kann. Er muss sie ihr persönlich mitbringen. Für die Offiziere der älteren Jahrgänge auf den Booten, die meist schon verheiratet waren, war diese Trennung von Familie natürlich meist schlimmer als für die jungen 20-jährigen Männer. Die Entfernung zu seiner Frau schlägt besonders dem Leitenden auf den Magen, der außer kleinen Heimaturlauben seine Familie seit dem Beginn des Krieges nicht zu sehen bekam. In einer Szene sagt der Kommandant zum LI, dass er schon seit Jahren keinen Schnee mehr gesehen hätte<sup>70</sup>. In Verbindung mit den Urlaubsfotos des Leitenden aus dem letzten Skiurlaub, ist dies eine besonders starke Szene, die die Abgeschiedenheit der Seeleute verdeutlicht. Sie sind fern von jeder Information und Nachricht, für Monate im Einsatz. Sie bekommen nur Befehle<sup>71</sup> und Kontaktmeldungen von feindlichen Schiffen per Funk mitgeteilt und sonst nichts. Langeweile ist auch für die Offiziere ein großes Thema. Der Alte hat dafür eine Bordbibliothek aufgebaut<sup>72</sup>. Es wurde, nach Buchheims Aussagen, viel gelesen auf dem Boot. Auch Schallplatten gehörten zum Zeitvertreib der Offiziere. Jedoch gab es nur einen Plattenspieler und so musste das ganze Boot die Platte dann mit anhören. Das Kameradschaftsgefühl der

---

<sup>69</sup> Buchheim 2009, 69

<sup>70</sup> Buchheim 1973, 279

<sup>71</sup> Buchheim 2009, 69

<sup>72</sup> Buchheim 2009, 71

Matrosen lässt sich aber auch auf die Offiziere und Unteroffiziere übertragen. Es ist eine Gemeinschaft. Der LI, der IIWO und der Alte fahren nicht zum ersten Mal zusammen, genau wie der Rest der Feldwebel und Unteroffiziere. Das Verhältnis zwischen den Offizieren ist fast persönlich. Jeder respektiert den Kommandanten und vertraut ihm. Umgekehrt vertraut der Alte seinen Offizieren. Dafür steht eine Szene vor dem Angriff auf einen Konvoy, als der Alte sich mit dem Obersteuermann abspricht, was dieser von der Situation hält. Der Alte hört auf ihn, entscheiden muss er aber schlussendlich selber<sup>73</sup> und die Entscheidung wird auch akzeptiert.

## RANGORDNUNG

Die Offiziersränge an Bord fangen mit dem Fähnrich zur See an, gefolgt vom Oberfähnrich zur See. Die Wachoffiziere konnten den Rang des Leutnants zur See oder des Oberleutnants zur See inne haben. Der LI machte den gleichen Aufstieg wie der Kommandant, nur dass er immer ein (Ing.) nach dem Rang hatte. So konnte es zwei Kapitänleutnants an Bord geben, einen gewöhnlichen Kapitänleutnant und einen Kapitänleutnant (Ing.)<sup>74</sup>. Die Portepreeoffiziere, oder Oberfeldwebel, hatten die Ränge des Bootsmannes, des Oberbootsmannes, des Stabsbootsmannes oder des Stabsoberbootsmannes inne. Die Unteroffiziere waren entweder Maate oder Obermaate. Buchheim besaß den Rang des Leutnants zur See, war somit ein Mitglied der Offiziersmesse. Er schlief aber, aus Platzgründen in der U-Messe.

## LEITENDER INGENIEUR (LI)

„Ganz anderer Mann als der Alte. Sieht aus wie ein Spanier mit seinen schwarzen Augen und dem schwarzen Bartschatten – wie aus einem Bild von El Greco. Nervöser Typ. Kennt aber seinen Laden von A bis Z. Siebenundzwanzig Jahre alt. Die rechte Hand des Kommandanten. Immer mit dem Alten gefahren. Die beiden verstehen sich ohne langes Reden.“<sup>75</sup>

So beschreibt Buchheim den Leitenden Ingenieur. Er ist seit der ersten Fahrt des Bootes an Bord und ist der Herrscher über alle Maschinen und technischen Geräte. Seine Gefechtsstation ist die Zentrale. Er ist der zweitwichtigste Mann an Bord und der Kommandant beschreibt ihn: „Der LI ist prima [...] der steuert genau nach Strich, wenns drauf ankommt. Der macht das mit Gefühl.“<sup>76</sup> Der Alte hat eine sehr hohe Meinung von ihm. Der Leitende ist trotz seiner Nervosität ein unerschrockener Mann. Auch sein Fleiß wird anerkannt. Wenn alle im Hafen in den Flottillenmessen und Bordellen feiern, arbeitet er von morgens bis abends an Bord. Der Alte

---

<sup>73</sup> Buchheim 1973, 333

<sup>74</sup> Hofrichter 02.04.2010, o.S.

<sup>75</sup> Buchheim 1973, 11

<sup>76</sup> Buchheim 1973, 61

meint:“ An diesem Boot wird keine Holzschraube eingedreht, ohne dass der LI das überwacht. Er traut keinem Werftarbeiter.“<sup>77</sup> Jeder weiß an Bord, dass der LI jede Ecke des Bootes in- und auswendig kennt. Das verschafft ihm bei der Besatzung und bei seinem Kommandanten hohes Ansehen und Vertrauen. Sein Meisterstück vollbringt er vor Gibraltar. Als das Boot auf Grund liegt und weil zu viel Wasser an Bord ist, nicht mehr auftauchen kann, beginnt für den LI ein Wettrennen um die Zeit. Zuerst muss er alle Wassereinbrüche stoppen, dann die zerstörten Batterien überbrücken, um so wieder Energie für die E-Maschinen zu bekommen, die auch für das Auftauchen benötigt werden. Außerdem muss er dafür sorgen, dass das eingedrungene Wasser durch die übriggebliebene Pressluft wieder außerbord gelangt. Nur so wird das Boot wieder leicht genug, um mit Hilfe der E-Maschinen auftauchen zu können. Nebenbei repariert er mit seiner Crew auch noch eine Vielzahl an Maschinen, insbesondere einen der Diesel, um so eine schnell Flucht aus der Straße von Gibraltar zu ermöglichen. Er ist dafür verantwortlich, dass das gesunkene Boot nach dem Angriff der britischen Zerstörer mit Bordmitteln wieder fahrtüchtig gemacht wurde, sodass es auftauchen und sich zurück nach Frankreich schleppen konnte. Der Kommandant hatte unten auf Grund, nur die Aufgabe der Mannschaft Zuversicht zu zeigen. Zur Verbesserung des Zustandes des Bootes konnte er persönlich, genau wie das gesamte seemännische Personal nichts tun. Sein Satz: „Gute Leute muss man eben haben“<sup>78</sup> bezieht sich auch oder sogar hauptsächlich auf den Leitenden. Ein Kommandant ist von einem guten Leitenden abhängig. Es muss ein starkes Band und viel Vertrauen zwischen den beiden herrschen. Genau dieser Zustand trifft auf den Alten und den LI zu. Sie verstehen sich wortlos<sup>79</sup>.

In einer Szene des Films, als das Boot zum ersten Mal taucht, gibt es eine angespannte Situation zwischen beiden, als der Alte immer tiefer will und der LI mit wachsender schriller Stimme den Tiefenstand abliest. Es gibt mehrere Meinungsverschiedenheiten zwischen Kommandant und LI, beispielsweise der hohe Treibstoffverbrauch. Der LI ist um jeden Tropfen Treibstoffes besorgt<sup>80</sup>, denn er ist dafür verantwortlich, dass der Diesel bis zum Heimathafen reicht. Auch während der Gammelei gibt es kleinere Konflikte. Wegen der schlechten Stimmung an Bord während der langen Patrouillenzeiten, in denen nichts passiert, gehen sich auch die engsten Kollegen allmählich auf den Geist<sup>81</sup>. Diese kleinen Streitigkeiten können aber dem starken Band, welches in sieben Feindfahrten zusammen entstanden ist, nichts anhaben. Die beiden achten sich sehr. Sie betreiben auch laut Buchheim viel

---

<sup>77</sup> Buchheim 1973, 61

<sup>78</sup> Buchheim 1973, 534

<sup>79</sup> Buchheim 1973, 199

<sup>80</sup> Buchheim 1973, 322

<sup>81</sup> Buchheim 1973, 182

Schabernack. Während der Gammelei wird besonders viel herum geblödet<sup>82</sup>. Sie meckern über das Essen<sup>83</sup> und veranstalten ein regelrechtes Kammerspiel<sup>84</sup> nachdem sie die Nachricht über den Gibraltar-Durchbruch bekommen haben. Als der IIWO einmal den LI auf den Arm nimmt, wird dieser sofort vom Kommandanten gerächt indem er während der Wache des IIWO einen Probealarm ansetzt<sup>85</sup>. Dass die beiden auch eine sehr tiefe persönliche Beziehung verbindet, zeigt sich, als der Kommandant den Leitenden in Vigo von Bord haben möchte, sodass dieser zu seiner schwangeren Frau zurückkehren kann. Der Alte hat diesen Urlaub für den LI regelrecht geplant, denn er wusste, dass die Chance Gibraltar lebend zu überstehen sehr gering war. So wollte er wenigstens den Leitenden von Bord und in Sicherheit wissen<sup>86</sup>. Im Buch ist dies die erste Szene, in der der Alte etwas sehr persönliches über den LI verrät. Es verdeutlicht wie sehr der Alte den LI schätzt. Er weiß von dessen privaten Problemen und versucht ihn zu retten. Auch die Szene, in der der Kapitän dem LI erzählt, dass er sehr lange keinen Schnee gesehen hat<sup>87</sup>, verdeutlicht nicht nur die Abgeschiedenheit der U-Bootmänner, sondern auch die Beziehung zwischen Kommandant und Leitende Ingenieur. Sie ist sehr eng, da sie beide auch von den privaten Problemen und Gedanken des anderen wissen.

Der LI ist die Figur im Boot, die sich am meisten Sorgen macht<sup>88</sup>. Über seine Maschinen, über das Öl, über seine Frau. Er ist überarbeitet, ausgelaugt und sieht wie ein Bild von El Greco aus. Der LI ist aber auch die Seele des Bootes, denn keiner kennt es so genau wie er. Außerdem ist er die rechte Hand des Kommandanten und dieser weiß es auch zu schätzen.

#### ERSTER WACHOFFIZIER (IWO)

Der totale Gegensatz zum LI ist der erste Wachoffizier. Wenn es einen Mann an Bord gibt, den der Kommandant nicht leiden kann, ist es der IWO. Die erste Beschreibung im Buch lautet:

„[...] ist der Erste lang aufgeschossen, ein verblasener, farbloser Typ mit unbeweglichem Schafsgesicht. Selbstbewusstsein und Sicherheit fehlen ihm. Dafür ist er übertrieben eilfertig. Ich merke bald: ein Pflichterfüller ohne Schlagfertigkeit und Witz. [...] Nur wenn der Alte sich zu einem Witzchen versteigt, lächelt er säuerlich.“<sup>89</sup>

---

<sup>82</sup> Buchheim 1973, 183

<sup>83</sup> Buchheim 1973, 253

<sup>84</sup> Buchheim 1973, 435

<sup>85</sup> Buchheim 1973, 176

<sup>86</sup> Buchheim 1973, 412

<sup>87</sup> Buchheim 1973, 279

<sup>88</sup> Buchheim 1973, 427

<sup>89</sup> Buchheim 1973, 62

Diese Beschreibung von Buchheim erklärt nicht nur den Grund für die Ablehnung des Kommandanten, sondern auch die generelle Abneigung der gesamten Mannschaft. Der IWO ist der Vertreter des Kommandanten, befiehlt die erste Seewache und ist nach dem Alten der höchste Seeoffizier an Bord. Jeder Kommandant muss einmal als IWO auf einem Boot gefahren sein, um befördert zu werden. Der IWO ist ein sehr wichtiger Mann, der viel Verantwortung hat. Nur kann er, in diesem Fall, diese Anforderungen leider nicht erfüllen. Der LI und der zweite Wachoffizier, kurz IIWO, verspotten ihn und auch die Mannschaft ist von ihm nicht gerade begeistert. Zum Beispiel muss sich der IWO jeden Morgen frisch rasieren, dadurch verbraucht er kostbares Frischwasser und besetzt den Abort<sup>90</sup>. Ein weiteres Beispiel für die Abneigung der Kommandant dem IWO gegenüber: „Wenn wir nur noch mit Gymnasiasten und überanständigen Hitlerjungen zur See fahren, wirds zappenduster“<sup>91</sup>. Der Erste war vor seiner Offizierslaufbahn Hitlerjunge und ist ein Parteimitglied der NSDAP. Er glaubt an Disziplin und grenzenlosen Gehorsam. Diese Werte versucht er auch Fähnrich Ullmann beizubringen, den er unterrichtet<sup>92</sup>. Dieser Unterricht, in dem der IWO dem Fähnrich Texte diktiert, die von Pflichterfüllung und Vaterliebe handeln, reizt den Alten sehr. Einmal beschreibt Buchheim, dass der Alte „Mord in den Augen“<sup>93</sup> hatte beim Anblick des IWO. Auch das ständige Schreiben auf der Schreibmaschine des IWO stört den Kommandanten<sup>94</sup>. Die akkurat sortierten Schnellhefter, die der IWO in seiner Freizeit studiert, sind für die Offiziersmesse ein Rätsel, bis Buchheim einen Blick hineinwirft. Er findet Aufsätze über die „Handhabung der Menschenführung auf einem U-Boot.“<sup>95</sup> Ein Zitat heraus:

„Es ist Ehrensache, und ebenso lege ich Wert darauf, daß die Etikette an Bord gewahrt bleibt. Im Hafen natürlich mehr als auf See, wo es genügen muß, daß in den Räumen „Ordnung“ gerufen werden muß, die der Kommandant zum erstenmal am Tage betritt, daß stets der älteste anwesende Soldat meldet was gemacht wird, ebenso wie sich der WO auf der Brücke zu melden hat. Im Hafen muß in der Werftliegezeit mindestens einmal täglich zur Musterung angetreten werden. Besonderen Wert lege ich auf eine würdige Flaggenparade.“<sup>96</sup>

Der IWO erweckt den Eindruck, dass er das Boot genau nach den oben beschriebenen Richtlinien geführt sehen möchte. Buchheim schildert aber eine ganz andere Welt des U-Boots. Auch wird der Alte so charakterisiert, dass dem Leser klar ist,

---

<sup>90</sup> Buchheim 1973, 154

<sup>91</sup> Buchheim 1973, 62

<sup>92</sup> Buchheim 1973, 148

<sup>93</sup> Buchheim 1973, 182

<sup>94</sup> Buchheim 1973, 193

<sup>95</sup> Buchheim 1973, 199

<sup>96</sup> Buchheim 1973, 200ff



dass dieser genau das Gegenteil für wichtig hält. Neben der übertriebenen Eilfertigkeit, die stört, ist auch die übertriebene Höflichkeit besonders für die Mitglieder der O-Messe nervtötend. In einer Szene im Film gibt es Eisbein zum Mittagessen. Der IWO entfernt sehr penibel die noch vorhandenen Borsten von seinem Stück Fleisch, sehr zur Belustigung der Offiziersmesse.<sup>97</sup> Politik ist am Tisch der O-Messe ein Tabu<sup>98</sup>. Der Kommandant will nichts dergleichen beim Essen hören. Es macht ihm aber Spaß, öfters den IWO wegen dessen deutlichen Befürwortung Hitlers und der NSDAP zu reizen.

Der Alte hält außerdem nichts von den seemännischen Fertigkeiten des IWO. So macht ihm, laut Buchheim, die erste Seewache, die Wache des IWO, Sorgen<sup>99</sup>. Der Angriff auf den Konvoy schürt die Bedenken des Kommandanten weiterhin, da sich herausstellt, dass es der erste Angriff und erst die zweite Feindfahrt des IWO ist<sup>100</sup>. Ein Erlebnis, welches die Unerfahrenheit des IWO besonders zeigt, wird im Film ausgelassen. Nach der Gibraltar-Episode ist das Boot auf dem Rückmarsch nach Frankreich. Unterwegs trifft es auf einen großen Passagierdampfer. Dieser wird gestoppt und überprüft. Der IWO soll im Schiffsregister nachschlagen, ob die Angaben des Dampfers bezüglich seiner Nationalität stimmen. Da der IWO das Schiff als feindliches identifiziert und es nicht auf weitere Anrufe reagiert, entschließt sich der Kommandant einen Torpedo auf das vermeintlich amerikanische Schiff abzufeuern. Der Torpedo geht fehl und es stellt sich heraus, dass der IWO den fatalen Fehler begangen hat, nicht im Nachtrag des Registers nachzuschauen, in dem als neuer Schiffseigner Spanien, ein neutraler Staat, angegeben wurde<sup>101</sup>. Wenn der Torpedo nicht fehl gegangen wäre, hätte man den Alten eines Kriegsverbrechens anklagen können. Durch die Strafpredigt des Alten, sinkt das Ansehen des IWO in der Besatzung noch weiter. Beim Kommandanten ist er unten durch und die Besatzung stellt sich ganz klar auf die Seite des Alten<sup>102</sup>. Trotzdem gibt es auch Zeiten, in denen fast Harmonie herrscht. Er wird selbst nach dem Vorfall mit dem Spanischen Passagierschiffes trotzdem vom Kommandanten zur Rate gezogen, auch wenn es nur aus Mitleid passiert<sup>103</sup>. Es ist eindeutig zu sagen, dass neben dem Bibelforscher im Bugraum, der IWO in der O-Messe der unbeliebteste Mensch an Bord ist. Der Kommandant verachtet ihn, wenn auch nicht immer offen. Es gibt keine Freundschaft, noch nicht einmal Respekt.

---

<sup>97</sup> Buchheim 1973, 122ff

<sup>98</sup> Buchheim 1973, 121

<sup>99</sup> Buchheim 1973, 114

<sup>100</sup> Buchheim 1973, 323

<sup>101</sup> Buchheim 1973, 567

<sup>102</sup> Buchheim 1973, 568

<sup>103</sup> Buchheim 1973, 573

## ZWEITER WACHOFFIZIER (IWO)

Der zweite Wachoffizier ist wie der LI. Auf ihn kann sich der Alte verlassen. Er ist bei Mannschaft und Kommandant hoch angesehen<sup>104</sup>. Von den Matrosen wird er scherzhaft „Gartenzwerg“ oder „Babyofficer“ wegen seiner geringen Körpergröße genannt<sup>105</sup>. Buchheim beschreibt ihn folgendermaßen: „Der IWO ist genauso gewissenhaft wie der Leitende. Ständig trägt er eine aufmerksame und dabei doch leicht verschmitzte Miene zur Schau. Wenn man ihn anredet, zeigt er schnell Lachgrübchen“<sup>106</sup>. Der Kommandant meint über den IWO: „Der steht mit den Hinterbeinen fest an Deck.“ Er kann ruhig schlafen, wenn der IWO die zweite Wache anführt<sup>107</sup>. Der IWO tut seine Pflicht, aber immer mit einer gewissen Lockerheit, die bei jedem gut ankommt. Er ist aber im Gegensatz zum LI noch sehr jung und eher im Alter der restlichen Besatzung. Durch diesen Altersunterschied kommt nie ein mit dem LI vergleichendes Verhältnis zwischen ihm und dem Alten auf. Auch der IWO stichelt gegen den IWO, trotzdem ist er der einzige im Boot, der noch einigermaßen mit ihm klar kommt. Seine jugendliche Unbeschwertheit zeigt sich auch in einer Szene, als das Boot vor Gibraltar auf Grund liegt. Dem seemännischen Personal und so auch dem IWO und IWO wurde angeordnet sich in die Kojen zu legen um dadurch möglichst wenig Sauerstoff zu verbrauchen. Buchheim beobachtet wie der IWO in der Koje mit einem Kuscheltier im Arm schläft<sup>108</sup>. Kein Bild könnte die so früh und so drastisch beendete Kindheit besser verdeutlichen, als ein Mann mit Kuscheltier in einem U-Boot auf Feindfahrt. Er ist für den Kommandanten kein Gleichgestellter mit dem er über Privates reden könnte. Trotzdem ist er, im Gegensatz zum IWO, ein Rückhalt für den Kommandanten. Da er von allen Männern an Bord gemocht wird, ist er auch gut für die Stimmung.

## FÄHNRICH

Ein anderer Mann an Bord, der ein ähnliches Verhältnis zum Kommandanten hat wie der IWO, ist der Fähnrich. Er ist noch sehr jung und kann somit keine richtige Beziehung zum Alten aufbauen. Der einzige Unterschied zum IWO ist, dass er noch keine wirkliche Verantwortung trägt. Trotzdem erfreut sich Ullmann allgemeiner Beliebtheit<sup>109</sup>. Bei einer Wasserbombenverfolgung lässt der Fähnrich aus Versehen einen Satz fallen: „Die scheinen uns ja wirklich zu hassen.“<sup>110</sup> der auch beim Kommandanten ein amüsiertes und anerkennendes Lächeln hervorruft. Buchheim hebt besonders hervor, dass ein gesprochenes Wort vom Fähnrich, der sich

---

<sup>104</sup> Buchheim 1973, 116

<sup>105</sup> Buchheim 1973, 61

<sup>106</sup> Buchheim 1973, 62

<sup>107</sup> Buchheim 1973, 62

<sup>108</sup> Petersen 1981, TC 2:56:18

<sup>109</sup> Buchheim 1973, 139

<sup>110</sup> Buchheim 1973, 347

ansonsten immer zurückhält, etwas Besonderes war. Daraus lässt sich schließen, dass die Beziehung zum Kommandanten eher auf Respekt und Verehrung basiert, als auf Freundschaft.

#### OBERSTEUERMANN

Der Obersteuermann Kriechbaum ist schon seit der Indienststellung des Bootes an Bord und kennt es fast so gut wie der LI. Er hat einen der härtesten Positionen an Bord<sup>111</sup>. Er ist alleine verantwortlich für die Navigation des Bootes. Dazu hat er noch die dritte Wache inne. So muss er als einziger an Bord zwei Gebiete abdecken. Da er seine Aufgabe sehr befriedigend erfüllt, hat er auch das besondere Vertrauen des Kommandanten. Er kann aufgrund seiner Position und seiner persönlichen Beziehung dem Alten gelegentlich widersprechen. Der Kommandant vertraut auf sein Urteil: „Der is im Koppeln Meister! Wenn wir mal in schlechtes Wetter kommen und durch Tage oder gar Wochen weder Sterne noch Sonne sehn, stimmt unser Schiffsort doch stets erstaunlich genau.“<sup>112</sup> Als es zum Angriff auf den Geleitzug kommt und die Lage der Bewacher unsicher ist, versucht der Kommandant sich beim Obersteuermann die Sicherheit und Bestätigung zum Angriff zu suchen. Buchheim beschreibt diesen Dialog: „Kriechbaum, was haben Sie für ein Gefühl?“ [...] Sicher, Herr Kaleun! Ganz sicher. Muß klappen! [...] Klarer Fall!“<sup>113</sup> Auch vertraut er allein den Augen des Obersteuermannes, als sie aus der Straße von Gibraltar wieder ausbrechen. Er ist alleine mit dem Kommandanten oben auf der Brücke um Ausschau nach feindlichen Zerstörern zu halten. Er kann sich vollkommen auf ihn verlassen<sup>114</sup>. Was der Alte an Kriechbaum noch schätzt, ist dass dieser sich nicht beirren lässt. Wenn er etwas gesehen hat, oder einen Kurs abgesteckt hat, lässt er sich auch nicht von seinem Kommandanten von seiner Meinung abbringen und behält dann meistens auch Recht<sup>115</sup>. Der Obersteuermann mag seinen Kommandanten auch persönlich. Er verehrt ihn genau wie der Rest der Besatzung, was eine Szene während einer Wasserbombenverfolgung zeigt. Der Kommandant wird wieder zum Schauspieler und Buchheim beobachtet wie Kriechbaum versucht die Gelassenheit des Alten nachzuahmen<sup>116</sup>. Der Alte macht das immer wieder, dass er den Harten mimt um seine Offiziere abzulenken und so mit gutem Beispiel voran zu gehen<sup>117</sup>. Diese Szene zeigt die Vorbildfunktion des Kommandanten sehr deutlich. Es ist eine gute Beziehung zwischen Obersteuermann und Kommandant. Der Alte verlässt sich auf den Obersteuermann in nautischen Dingen, genauso wie er

---

<sup>111</sup> Buchheim 2009, 61

<sup>112</sup> Buchheim 1973, 63

<sup>113</sup> Buchheim 1973, 335

<sup>114</sup> Buchheim 1973, 308

<sup>115</sup> Buchheim 1973, 569

<sup>116</sup> Buchheim 1973, 224

<sup>117</sup> Buchheim 1973, 239

dem Leitenden in technischen Dingen vertraut. Der Unterschied zum Leitenden ist aber der Rang. Kriechbaum ist nur Oberfeldwebel und so von den Offizieren und dem Kommandanten getrennt. Buchheim beschreibt seine Situation mit folgenden Worten:

„Jetzt erst merke ich, wie isoliert ein Mann wie Kriechbaum ist: mit seinen Fähigkeiten übertrifft er zwar den IWO bei weitem, dem Dienstgrad nach ist er aber nur Oberfeldwebel. Eine unsichtbare Schranke, die er von sich aus nicht durchbrechen kann, trennt ihn also von den Offizieren. Durch seine Leistungen hat er freilich eine Sonderstellung – er ist in allen nautischen Dingen die rechte Hand des Kommandanten –, aber das treibt ihn nur noch stärker in die Isolierung, vor allem gegenüber den anderen Feldwebeln.“<sup>118</sup>

#### BOOTSMANN UND OBERMASCHINISTEN

Die Obermaschinisten und der Bootsmann schätzen ihren Kommandanten sehr. Der Bootsmann vergöttert ihn sogar. Er hat aber genau wie die beiden Obermaschinisten und die Maate nur indirekt mit dem Kommandanten zu tun. Er ist zwar für die Proviantisierung und Stauung zuständig, auch alle Personalgeschichten bearbeitet er persönlich mit dem Kommandanten, trotzdem hat er in keinem Falle den Status wie ihn Kriechbaum, als rechte Hand in nautischen Angelegenheiten, inne hat. Er liebt den Alten ganz besonders, weil es hofft durch ihn wieder sicher nach Hause zu kommen. Buchheim beschreibt ihn eher als eher dummlich, aber herzlich beschrieben. Er kann aber auch laut werden, wenn ihn der Reinschiffzustand nicht zufrieden stellt. Aber er wartet immer ab, bis der Alte auf der Brücke ist, bis er mit seinem Donnerwetter beginnt<sup>119</sup>. Die Obermaschinisten haben als direkten Vorgesetzten nicht den Alten, sondern den LI, mit dem sie sich absprechen. Der Obermaschinist Johan bekommt im Film eine besondere Rolle. Sein Durchdrehen während einer Wasserbombenverfolgung nimmt der Alte als schlimme Verletzung der Disziplin auf und meint dazu: „Den hätt ich umgelegt.“<sup>120</sup> Es gibt danach noch eine Szene mit Johan, in der er sich beim Alten entschuldigt und der ihm verzeiht. Er ist ein sehr guter Maschinist, arbeitet gut und auf ihn ist Verlass. Der Kommandant ist im Nachhinein auch mehr enttäuscht als wütend. Trotz diesem Vorfall kann sich der Kommandant auf alle seine Feldwebel verlassen und bekommt das Vertrauen in Treue von den Männern zurück.

---

<sup>118</sup> Buchheim 1973, 156ff

<sup>119</sup> Buchheim 1973, 310

<sup>120</sup> Buchheim 1973, 380

## MAATE

Die Maate und Obermaate in der Besatzung sind eher den Matrosen zuzuordnen. Das Verhältnis des Alten mit einem Matrosen unterscheidet sich nicht groß von dem zu einem Maat. Nur Zeitler wird besonders im Buch öfters erwähnt, der als Bootsmaat auf der Wache des IWO den Alten sehr beruhigte. Dem IWO schenkte er kein Vertrauen, dem Bootsmaat Zeitler aber schon<sup>121</sup>. Er war ein guter Mann, wie fast alle Maate. Vertrauen und Treue waren auch hier äußerst stark vorhanden.

## SCHLUSS

Der Alte hat es mit seiner Besatzung und besonders seinen Offizieren sehr gut getroffen. Er kann sich auf jeden Mann an Bord hundertprozentig verlassen. Er versucht immer seinen Offizieren und Mannschaften etwas vorzuspielen um Vertrauen und Sicherheit zu erwecken und ihnen so die Angst zu nehmen. Der Dank ist, dass jeder Mann an Bord ihm grenzenlos vertraut. Ohne den LI und den Obersteuermann könnte der Alte aber das Boot nicht kommandieren. Zum fast gleichaltrigen Leitenden ist schon fast eine Freundschaft entstanden. Für die anderen Offiziere ist er aber nur der Kommandant, den sie schätzen und der sie immer wieder nach Hause bringen wird. Seine Autorität als Kommandant ist unumstritten.

---

<sup>121</sup> Buchheim 1973, 103

## Kapitel 4: Der Kapitän und Buchheim

### BEZIEHUNG ZU BUCHHEIM (LEUTNANT WERNER)

Buchheim, ebenso wie sein Alter-Ego Leutnant Werner, war ein Gast an Bord. Er war im Krieg Marineberichterstatter und fuhr neben U-Booten auch auf Minenräumbooten und Zerstörern. Als er sich einschiffte, ist er im Rang des Leutnants zur See. Somit ist er Mitglied der O-Messe. Neben den Alten, kennt er auch den IWO und den LI schon seit langem<sup>122</sup>. Die Darstellung Buchheims im Buch unterscheidet sich deutlich von der im Film. Die Darstellung Buchheims im Film hat eine negative Note. Er wird als Eindringling in den Bootsverband gesehen. Ein Mitarbeiter des Propagandaministeriums, der nicht darüber schreiben wird wie die Realität ist, sondern wie das deutsche Volk sie sehen will. Auch der Alte steht ihm im Film skeptisch gegenüber. Besonders ist es aber die Mannschaft, die sich in seiner Nähe unwohl fühlt. Nach einigen zusammen durchlebten Gefahren, verschwindet diese Ablehnung aber nach und nach. Im Buch gibt es solche Szenen nicht. Es stören ihn zwar die ständigen anzüglichen Witze und wilden Geschichten der U-Messe, aber er wird vom ersten Moment von der Mannschaft angenommen. Im Film wird das anfängliche Fremdsein und das spätere Zusammengehörigkeitsgefühl besonders thematisiert. Zu Anfang des Filmes läuft Werner immer noch mit seiner Kamera herum, während zum Ende der Fahrt, beispielsweise in der Gibraltar-Episode, er selbst Hand anlegt um Wassereinbrüche zu stoppen. Die Beziehung zwischen Kommandanten und Buchheim, die im Buch eines der Haupthandlungsstränge ist, wird im Film fast vergessen. Fast das gesamte Buch beschäftigt sich mit dem Alten. Buchheim führt mit dem Alten viele Gespräche. Er ist der einzige an Bord neben dem LI, dem der Alte persönliche Geschichten erzählt<sup>123</sup>. Seine Vergangenheit oder auch seine Ehe sind Themen. Der Alte sucht immer wieder das Gespräch<sup>124</sup>, da er sich mit Buchheim, einem unabhängigen, nicht fortwährenden Bordmitglied, ungehemmt unterhalten kann. Trotzdem ist der Alte im Gespräch mit Buchheim immer vorsichtig. Politik ist auch hier ein Tabu<sup>125</sup>.

Der Kommandant stichelt nicht nur gegen den IWO, sondern auch gegen Buchheim. In dessen Falle ist aber eher spaßhaft gemeint. Als der Berichterstatter etwas länger braucht um in seine Stiefel anzuziehen, meint der Alte: „Hartes Leben auf See, was?“<sup>126</sup> „Schabernack entsteht besonders während der Gammelzeit. Es gibt viele Beispiele aus der O-Messe in der der Alte, der LI und Buchheim einfach nur

---

<sup>122</sup> Buchheim 1973, 61

<sup>123</sup> Buchheim 1973, 208

<sup>124</sup> Buchheim 1973, 191

<sup>125</sup> Buchheim 1973, 121

<sup>126</sup> Buchheim 1973, 265

rumblödeln<sup>127</sup>. Es gibt aber auch Zeiten, in denen Buchheim ihn tagelang nicht zu Gesicht bekommt, da der Alte einfach viele Stunden alleine verbringt<sup>128</sup>. Besonders am Anfang der Reise zieht sich der Kapitän viel in seinen separaten Kommandantenraum zurück. Er schläft viel. Aus dem einzigen und praktischen Grund, dass wenn er gebraucht wird, also bei Feindberührung fit, ausgeruht und voll konzentriert sein muss. Er verlässt bei Angriffen oft tage- und nächtelang nicht die Brücke. Seine Maxime lautet: „Man kann gar nicht genug schlafen, damit man die besten Nerven hat, wenn es darauf ankommt.“<sup>129</sup> So kommt es, dass es zwar im Buch viele Gespräche zwischen Alten und Buchheim gibt, die beiden im Gesamtverlauf der Fahrt aber insgesamt selten miteinander sprechen. Der Alte ist generell sehr einsilbig und redet kaum. Es gibt laut Buchheim genaue Unterhaltungsregeln mit dem Kommandanten, welche er wie folgt schildert:

„Ich muß mich in Geduld fassen; der Alte ist nun einmal kein Kaltstarter. Er legt erst mal den Kopf schräg und zieht die Brauen zusammen – ich kann deutlich sehen, wie er sich präpariert. [...] Pause. Jetzt erfordert die Regel, daß ich meinen Blick an seine Lippen hänge, damit seine Mitteilungen weiterholpern. [...] Jetzt verzögert der Alte. An seiner kalten Pfeife saugend, tut er so, als wäre das ganze Problem erschöpfend dargestellt. Erst als ich mich hochstemme, fährt er fort.“<sup>130</sup>

Auch wenn der Kommandant kein einfacher Mensch ist, bewundert, schätzt und vertraut Buchheim ihm vollkommen. Das ganze Buch ist auch eine Lobeshymne auf den Alten und dadurch auf Lehmann-Willenbrock, der ihn ja in der Realität sicher wieder nach Hause gebracht hat. Der rettende Geistesblitz, das schon vom Gegner entdeckte und getroffene Boot in der Straße von Gibraltar mit AK-Fahrt nach Süden zu steuern, welches dann beim Sinken das Boot rettete, ist nur ein Beispiel für den Scharfsinn und die Klugheit des Kommandanten<sup>131</sup>. Die Szene, in der selbst der abgekämpfte Alte alle Hoffnung auf Rettung und das Wiederauftauchen, begräbt, schildert Buchheim im Detail. Die Worte: „Tut mir Leid“<sup>132</sup> vom Kommandanten haben eine große Wirkung auf Buchheim. Selbst der Alte hat aufgegeben. Alle Hoffnung verlässt Buchheim. So ist auch für den Gast an Bord, der Alte die einzige Bezugsperson auf dem Boot. Er vertraut ihm vollkommen und wenn er aufgibt, gibt Buchheim auch auf. Jeder Mann an Bord ist mit dem Kommandanten verbunden. Er ist, wie Wolfgang Petersen analysiert wie ein Vater für seine Besatzung. Und in der Besatzung sind eben nicht nur Matrosen, sondern auch alle Unteroffiziere, Feldwebel und Offiziere mit inbegriffen. Die Schrecken und die Angst

---

<sup>127</sup> Buchheim 1973, 291

<sup>128</sup> Buchheim 1973, 198

<sup>129</sup> Buchheim 2009, 71

<sup>130</sup> Buchheim 1973, 439

<sup>131</sup> Buchheim 1973, 460

<sup>132</sup> Buchheim 1973, 532

machen vor keinem Mann an Bord halt. Sie können nicht zwischen Rängen unterscheiden und so hat Buchheim selbst als Gast ein genauso starkes Verhältnis und Band zum Kommandanten wie jeder andere Mann an Bord.



## Kapitel 5: Hintergrundinformationen zu *Master & Commander*

### EINLEITUNG

Der Film *Master & Commander* des Regisseurs Peter Weir basiert zum größten Teil auf dem 10. Band einer zwanzigteiligen Romanserie des englischen Autors Patrick O'Brian: *Manöver um Feuerland*. Diese Romanserie erzählt die Geschichte des Marineoffiziers Jack Aubrey und dessen Aufstieg innerhalb der Royal Navy in der Zeit der Koalitionskriege. Die Romanserie beginnt im Jahre 1800<sup>133</sup> und endet kurz nach Napoleons endgültiger Niederlage nach der Schlacht von Waterloo im Jahre 1815. Patrick O'Brian erklärt in den Vorworten zu seinen Büchern immer wieder, dass er nie vorgehabt hatte so viele Bücher über Aubrey zu schreiben<sup>134</sup>. Der 10. Band, also genau in der Mitte seiner Romanserie, spielt im Jahre 1805. Da in den ersten zehn Romanen, aber mehr als fünf Jahre vergangen sind, entschuldigt sich O'Brian schon im Vorwort für diese historische Ungenauigkeit, fügt dabei aber hinzu, dass außer den Jahreszahlen und Namen, es alle Schlachten, Missionen und Schiffe wirklich gab und auch wie beschrieben zugetragen haben.<sup>135</sup>

### GESCHICHTLICHER HINTERGRUND

Eines der ersten Bilder im Film zeigt ein Schiff mit dem Titel: HMS *Surprise*/ 28 guns/197 souls/April 1805/North Coast of Brazil<sup>136</sup>. Im April 1805 dauert der Konflikt zwischen Frankreich und England schon zwölf Jahre. Alles beginnt mit der französischen Revolution und dem Sturm der Bastille am 14. Juli 1789. Vier Jahre danach erklärt Frankreich England und Holland den Krieg. Spanien erklärt England 3 Jahre danach unter Druck von Frankreich den Krieg. Am Valentinstag des Jahres 1797 kommt es zur ersten großen Seeschlacht der Koalitionskriege. Eine englische Flotte unter Admiral Jervis schlägt unter der Küste Spaniens am Kap St. Vincent eine in Zahlen überlegende Spanische Flotte. Die Franzosen versuchen danach zweimal auf englischen Boden zu landen um ihre militärischen Erfolge auf dem Kontinent auch auf der Insel fortführen zu können und damit den härtesten Widersacher auszuschalten. Beide, 1796 in Irland und 1797 in Wales, schlagen aber fehl. Im gleichen Jahr wird die Royal Navy in ihrem Innersten erschüttert. Die Flotten auf der Spithead- und der Nore-Reede meutern. Beide Meutereien dauern jeweils ungefähr einen Monat, in dem die jeweilige Flotte untätig im Hafen lag. Die Franzosen konnten diese Situation aber nicht ausnützen. Im Gegenteil. Noch im selben

---

<sup>133</sup> O'Brian 2005a, 64

<sup>134</sup> O'Brian 2004a, 7

<sup>135</sup> O'Brian 2005a, 8

<sup>136</sup> Weir 2003, TC 00:02:00

Jahr, 1797, schlägt eine englische Flotte unter Admiral Duncan am 11. Oktober bei Camperdown eine Flotte der Batavischen Republik vernichtend. Holland, zu diesem Zeitpunkt ein Satellitenstaat Frankreichs, besaß neben den Dänen, die einzige ebenbürtige Flotte, die nah genug an England lag um den Ärmelkanal mit den Landungstruppen Frankreichs zu überqueren. Durch die Niederlage bei Camperdown war Frankreich auf die eigenen Flotten in Brest und Toulon und die Spaniens angewiesen. Da die Sicherheit der Insel durch die Siege gegen die Spanier und die Holländer erst einmal gewährt war, fokussierte sich England wieder auf das Mittelmeer. Bis 1798 waren alle englischen Mittelmeerbesitzungen verlassen worden, ausgenommen Gibraltar. Das Mittelmeer gehörte zu dem Zeitpunkt den Franzosen. Nachdem Napoleon in Ägypten gelandet war, musste England handeln. Ägypten und das Rote Meer war der Zugang zu Englands reichster Kolonie: Indien. Um diese zu schützen, entsandte England eine Flotte unter Nelson um die französische Flotte, die das Landungsunternehmen unterstützte, zu vernichten. Die Franzosen waren durch die Blockade Nelsons vor Toulon geschlüpft. Am 1. August 1798 kommt es zur Seeschlacht von Abukir<sup>137</sup>. Wieder triumphieren England und Nelson. Der brillante Admiral, der schon die Schlacht von Kap St. Vincent durch ein geniales Manöver entschied, damals noch als Kapitän, entscheidet auch diese Schlacht durch seine mutige Entscheidung die ankernde überlegende Flotte der Franzosen anzugreifen. Mit der Explosion des französischen Flaggschiffs *L'Orient* ist die englische Seeherrschaft im Mittelmeer wieder hergestellt.

Während sich an Land die erste Koalition auflöst und sich im Dezember 1798 die zweite Koalition gegen Frankreich bildet, bleibt England im ständigen Kriegszustand mit Frankreich. Ein Jahr später wird der General Napoleon zum ersten Konsul Frankreichs. Nachdem die Jahre 1799 und 1800 von Landschlachten geprägt waren, verzeichnet England im Jahr 1801 wieder einen Sieg in einer bedeutenden Seeschlacht. Am 2. April gewinnt Admiral Nelson die schon verloren geglaubte Schlacht von Kopenhagen gegen eine Dänische Flotte, welche zu diesem Zeitpunkt, genau wie die Holländer vor Camperdown zur Gefahr für England geworden war. Am 6. Juli desselben Jahres können die Franzosen ihren ersten Erfolg in einer Seeschlacht gegen die Engländer feiern. Diese Feier dauert aber nicht lange, denn schon am 13. Juli schlägt die zuvor unterlegende englische Flotte eine um mehrere Spanischen Schlachtschiffe erweiterte Französische Flotte auf dem Weg nach Cádiz. Diese beiden Schlachten gehen als die Seegefechte von Algeciras in die Geschichte ein. Im Jahre 1802 steht England wieder allein gegen Frankreich, da Napoleon auf dem Kontinent sich als unschlagbar erweist und Russland neutral bleibt. Obwohl auf See nicht überwindbar muss England an den Verhandlungstisch. Allein kann England den Krieg gegen Frankreich nicht finanzieren. Am 25. März 1802 wird der Frieden von Amiens ausgerufen. Dieser Frieden dauerte aber

---

<sup>137</sup> Wilde 12. April 2010, o.S.

nur 13 Monate. Schon am 16. Mai 1803 erklärt England Frankreich wieder den Krieg. Inzwischen wurde Napoleon zum Konsul auf Lebenszeit gewählt. Im Jahre 1804 wird aus dem Konsul Napoleon, Kaiser Napoleon I. Am 14. Dezember erklärt Spanien wiederum England den Krieg. Dadurch hat Frankreich wieder Zugriff auf die Spanische Flotte. Diese trifft dann, zusammen mit einer Französischen unter Admiral Villeneuve am 21. Oktober 1805 am Kap Trafalgar auf eine englische Flotte unter Admiral Nelson. Admiral Nelson erringt seinen letzten großartigen Sieg. An Schiffen und Männern unterlegen, greift Nelson die gegnerische Flotte in zwei Schlachtreihen an. Die zwei Flotten nähern sich im rechten Winkel. Durch dieses Manöver stoßen die englischen Schiffe durch die Reihe der Franzosen und Spanier und können sie so von beiden Seiten beharken. Dieser Geniestreich Nelsons und die überlegende Seemannschaft Englands waren die Faktoren für den überwältigenden Sieg in der letzten großen Seeschlacht der Koalitionskriege<sup>138</sup>.

Nach der Schlacht von Trafalgar und dem Tod Nelsons in genau dieser Schlacht, ist die Seeherrschaft Englands unangefochten. Die Royal Navy wird erst im Krieg von 1812 gegen die Vereinigten Staaten wieder gefordert. In einer Reihe von Fregattengefechten unterliegen die Engländer gleich drei Mal hintereinander (*Constitution* gegen *Guerrière*, *United States* gegen *Macedonian*<sup>139</sup>, *Constitution* gegen *Java*). Die Engländer verstärkten dann ihre Marinepräsenz auf der Nordamerikastation um Amerikanische Häfen blockieren zu können und Flagge zu zeigen. Diese Maßnahmen wurden durch den Sieg der *HMS Shannon* gegen die *USS Chesapeake* belohnt. Trotz den oft spektakulären Siegen der Amerikaner konnten sie der Seemacht England nur kleine Nadelstiche versetzen. Frankreich wurde indessen auf dem Kontinent durch den katastrophalen Russlandfeldzug immer weiter zurückgetrieben. Am 18. Juni 1815 verliert Napoleon seine letzte Schlacht: Waterloo. Der Sieg der Alliierten, England unter Wellington und Preußen unter Blücher, beenden praktisch die Koalitionskriege. Napoleon stirbt dann am 5. Mai 1821 im Exil auf St. Helena.

---

<sup>138</sup> Keegan 2004, 41

<sup>139</sup> King 2002, 303

## AUBREYS LEBEN

Im ersten Buch der Serie feiert Aubrey seine ersten Erfolge in der Navy. Sein erstes Kommando war eine kleine Brigg, namens *Sophie*. Als Handelsstörer auf unabhängige Kaperfahrt im Mittelmeer ausgesandt, bringt er und seine *Sophie* mehrere spanische und französische Handelsschiffe auf und wird in der ganzen Navy durch seine Prisenerfolge als „Lucky Jack“ bekannt. Den größten und berühmtesten Sieg feiert Aubrey gegen eine Schebeken-Fregatte namens *Cacafuego*. Die *Cacafuego* war eine von der spanischen Marine gecharterte Fregatte mit 32 Kanonen und einer Besatzung von 319 Mann. Aubreys *Sophie* hatte nur 14 Kanonen und eine Besatzung von 54 Mann. Trotz der Überlegenheit des Spaniers, konnte Aubrey durch eine Täuschung und ein kurzes aber heftiges Gefecht, die *Cacafuego* kapern und nach Port Mahon bringen.<sup>140</sup> Dieser Sieg basiert auf der wahren Geschichte Lord Cochrane<sup>141</sup> und begründet Aubreys Ruhm in der Navy.

Die Geschichte der Bücher folgt Aubreys Karriere in der Royal Navy. Nach erfolgreichen Missionen in allen Ecken der Weltmeere wird er im 11. Band<sup>142</sup> des Börsenbetrugs angeklagt und aus der Marine entlassen. Er schenkte an Land einem Spekulanten leichtfertig Glauben und geriet in Schwierigkeiten. Aubreys Problem war, dass er auf See zwar ein genialer Strategie und Kämpfer war, aber an Land immer an die falschen Menschen geriet. In Band 12 und 13<sup>143</sup> arbeitet sich Aubrey als Freibeuter wieder hoch und wird nach seiner Rehabilitierung wieder mit seinem früheren Rang als Vollkapitän eingesetzt. Es folgen weitere Missionen rund um die Welt, darunter eine Weltumsegelung immer gegen die Feinde Englands. Im letzten Band gingen die Koalitionskriege mit dem Ende der 100 Tage zu Ende und Aubrey und Maturin machen sich auf, um Chiles Unabhängigkeit in die Wege zu leiten. Nach dieser erfolgreichen, letzten Mission wird Jack Aubrey endlich zum Admiral befördert<sup>144</sup>.

## JACK AUBREY

Jack Aubrey ist ein „Hüne zwischen zwanzig und dreißig Jahren“<sup>145</sup>. Er hat blonde lange Haare und wird daher von den Matrosen auch Goldilocks genannt. Sein Freund Maturin beschreibt ihn immer als typischen Seemann: Offen, lebenslustig, fröhlich und ehrlich. Er liebt sein Land, er liebt seine Frau und er liebt sein Schiff. Er hat keinen besonderen Hass auf die Franzosen, aber da sie miteinander im Krieg stehen, sind sie seine Feinde. Der Krieg ist sein Leben, dadurch verdient er sein

---

<sup>140</sup> O'Brian 2005a, 211

<sup>141</sup> King 2002, 120

<sup>142</sup> O'Brian 2004b, 52

<sup>143</sup> O'Brian 2004c, 16

<sup>144</sup> O'Brian 2005b, 206

<sup>145</sup> O'Brian 2005a, 9

Geld und so hat er absolut keine moralischen Bedenken dem Kriege gegenüber. Auf See ist er ein ehrgeiziger, mutiger und erfolgreicher Kapitän, der durch spektakuläre Einzelgefechte immer wieder in den Gazetten steht. An Land aber ist er, wie oben schon genannt, unfähig und verliert immer wieder sein Prisengeld an Betrüger und Halsabschneider. Jack wird von seinen Freunden als „lebhaften, überschwänglichen, geselligen Gastgeber“<sup>146</sup> beschrieben, er hat aber auch die eiskalte Autorität eines Vollkapitäns. Die Fähnriche verehren ihn, sie fürchten ihn aber auch. Seine Mannschaft auf der *Surprise* kennt ihn genau<sup>147</sup>, weiß wann er ein Auge zudrückt und wann nicht. Aubrey hat von seiner Crew die höchste Meinung<sup>148</sup> und Männer die er schätzte, hatten sein Wohlwollen. Dies veranschaulicht auch der folgende Ausschnitt:

„[...] he spoke to them with particular friendliness, a kind of intimacy: they were old shipmates now; he knew each man, and he liked the greater part of them.“<sup>149</sup>

Vor Fremden dagegen war Aubrey ein „imponierender Kapitän, in seiner Paradeuniform, dessen Gesicht von jahrelanger, nahezu uneingeschränkter Autorität gezeichnet war“<sup>150</sup>. Aubrey selber beschreibt sich als ein „fröhlicher, optimistischer Mensch, in ausgezeichneter körperlicher und geistiger Verfassung“<sup>151</sup>. Um diese Fröhlichkeit jeden Tag zu erlangen, brauchte er aber auch ein gutes Schiff. Sein erstes Schiff, die *Sophie*, war ein eher langsames, gemütliches Schiff. Sie war klein, langsam, ihre Breitseite war nicht wirklich furchteinflößend, aber trotzdem liebte Aubrey sie. Weil sie eben sein erstes, eigenes Schiff war. Es hatte den Eindruck, dass er auch glücklich geworden wäre, wenn er sein Leben lang auf der *Sophie* Dienst getan hätte. Sie wird am Ende des ersten Bandes von den Franzosen gekapert. Das Schiff im Film, die HMS *Surprise* ist auch das Schiff, dass Aubrey über die ganze Buchserie hinweg begleitet. Es ist auch ein eher kleines Schiff, aber eben eine Fregatte, also ein Dreimaster und keine Brigg wie die *Sophie*. Im Gegensatz zur *Sophie* ist sie sehr schnell. Sie ist sogar eines der schnellsten Segler der Flotte<sup>152</sup>. Für Jack Aubrey ist sie ein „einzigartiges Schiff“<sup>153</sup>. Er kennt sie schon aus seinen jüngsten Tagen, denn er ist schon auf ihr gefahren, als er gerade mal Toppgast war<sup>154</sup> und hat schon damals, 1795 seine Initialen ins Eselshaupt geschnitzt<sup>155</sup>. Im dritten Band der Serie bekommt er zum ersten Mal das Kommando

---

<sup>146</sup> O'Brian 2004a, 252

<sup>147</sup> O'Brian 2004a, 402

<sup>148</sup> O'Brian 2004a, 441

<sup>149</sup> O'Brian 2002c, 307

<sup>150</sup> O'Brian 2004a, 252

<sup>151</sup> O'Brian 2004a, 222

<sup>152</sup> O'Brian 2004a, 239

<sup>153</sup> O'Brian 2004a, 402

<sup>154</sup> O'Brian 2004a, 174

<sup>155</sup> Weir 2003, TC 00:22:00

über die *Surprise* und diese Reise ist für ihn und auch für Maturin eine der schönsten. Aubrey bekommt auch später nochmals die Möglichkeit die *Surprise* in den Kampf zu führen. Die *Surprise* ist schon etwas älter und soll im 11. Band ausgemustert werden. Also zeitlich genau nach den Geschehnissen des Films. Maturin kauft sie aber und später schenkt er sie Aubrey. Jack ist eins mit der *Surprise*<sup>156</sup>. Als er einmal auf einer Insel gestrandet ist, sieht er von der Insel aus wie seine *Surprise* von einem Orkan über die Kimm getragen wird. Nachdem sie nach mehreren Tagen nicht zurückkehrt, nimmt er an, dass sie gesunken ist und muss deshalb sogar weinen<sup>157</sup>. Dieses besondere Verhältnis kommt daher, dass für Aubrey und auch für die meisten anderen Seeleute, das Schiff ihr Zuhause ist<sup>158</sup> und nach so vielen Fahrten einfach ein Stück Heimat geworden ist.

Die *Surprise* ist ein Schiff der 6. Klasse, eine kleine Fregatte mit 28 Kanonen. Ihr Gegner, der französische Freibeuter *Acheron* dagegen hatte 44 Kanonen und war deshalb eine ganze Klasse höher einzuordnen, ein 5. Klasse Schiff. Das Klassensystem der Royal Navy war an die Größe und Kanonenzahl gebunden. Die unterste Klasse der Kriegsschiffe enthält die Kriegskutter, Kanonenboote und Schoner. Diese Schiffe konnten auch von Leutnants befehligt werden. Alle anderen Zweimaster, Slups, Briggs, erbeutete französische Korvetten werden von Commandern befehligt. Schiffe der 6. Klasse sind Fregatten oder Vollschiiffe mit bis zu 28 Kanonen. 5. Klasse Schiffe sind auch Fregatten und haben bis zu 44 Kanonen. Danach kommen die Linienschiffe. Die 4. Klasse hat bis zu 60 Kanonen, die 3. Klasse bis zu 80, die 2. Klasse bis zu 98 Kanonen und Linienschiffe erster Klasse oder auf Englisch *Ship of the line 1st Rate* bis zu 120 Kanonen<sup>159</sup>. Das größte Schiff der Zeit war die Spanische *Santissima Trinidad* mit 136 Kanonen. Nelsons *HMS Victory*, auf der er bei der Schlacht von Trafalgar tödlich getroffen wurde hatte nur 104 Kanonen.

#### VOM FÄHNRICH ZUM ADMIRAL

Im Film bekleidet Aubrey den Rang eines Vollkapitäns. Bis er aber auf einem Vollschiiff seine eigene Flagge setzten konnte, bedurfte es vieler Jahre auf See. Der erste Schritt war das Leutnantsexamen. Dafür, so 1729 festgelegt, musste er mindestens sechs Jahre Dienst auf See getan haben und von diesen sechs Jahren mindestens zwei im Rang eines Fähnrichs oder Masters Gehilfen. Nach der erfolgreich absolvierten Zeit, folgte das Leutnantsexamen. Im Examen wurden die Kandidaten auf ihre Fähigkeiten in Mathematik und Navigation geprüft. Nach bestandenen Examen war er ein patentierter Leutnant. Als Leutnant konnte er dann als fünfter,

---

<sup>156</sup> O'Brian 2004a, 292

<sup>157</sup> O'Brian 2004a, 448

<sup>158</sup> O'Brian 2005a, 104

<sup>159</sup> Rodger 2004, 87

vierter, dritter, zweiter oder erster Offizier auf einem Kriegsschiff fahren. Die schnellsten Beförderungen gab es nach einem siegreichen Gefecht, wenn das Gefecht dazu auch noch verlustreich war, stieg die Chance auf Beförderung. Wenn der Leutnant befördert wurde, hieß der nächste Rang Master & Commander. In der Zeit Aubreys gab es diese veraltete Terminologie aber nicht mehr. Ab 1746 wurde aus dem Master und Commander der Commander. Der Commander durfte ein Schiff 6. Klasse oder kleiner kommandieren. Kurioserweise wird ein Commander an Bord seines Schiffes trotzdem mit dem englischen Captain angeredet. Vor 1746 durften auf Schiffen 6. Klasse oder kleiner, keine Master oder Segelmeister mitfahren. Der Kapitän versah die Aufgaben der Navigation und der Schiffsführung, daher Master und Commander. Der Titel des Filmes, *Master and Commander - The Far Side Of The World* ist eine Anlehnung auf den englischen Titel des ersten Buchs der Aubrey/Maturin Serie von Patrick O'Brian, *Master & Commander* und dem 10. Band, auf Englisch: *Far Side of the World*. Wieder durch Beförderung, die durch Protektion oder Glück erlangt wurde, brachte er es zum Vollkapitän. Vollkapitäne stehen auf der Kapitänsliste. Wenn ein Admiral oder ein Kapitän aus dem Dienst schied oder starb, rückten alle auf der Liste die hinter dem Ausgeschiedenen standen, einen Platz höher.

Vor dem Admiralsrang gibt es noch ein Quasi-Rang dazwischen. Den des Commodores. First und Second Class. Der First Class Commodore ist ein von der Admiralität ernannter Oberbefehlshaber einer kleinen Flotte oder einer Gegend. Der First Class hat einen Flaggenkapitän an Bord, der die Seeroutine kommandiert. Außerdem sind Sold und Ehrenbezeichnungen die gleichen wie die eines Konteradmirals. Ein Second Class Commodore wird nur temporär von einem Admiral befördert um einen Teil einer großen Flotte, zum Beispiel die Nachhut zu befehligen. Er hat keinen Flaggenkapitän und bekommt auch nicht mehr Sold.

Wer die Kapitänsliste bis ganz oben hochgestiegen ist, wird zum Admiral befördert. Es gibt aber Unterarten. Die erste Beförderung innerhalb der Admiralsränge ist die zum Konteradmiral der Blauen. Danach kommen der Konteradmiral der Weißen und der Konteradmiral der Roten. Noch eine Stufe höher steht der Vizeadmiral der Blauen, dann der Vizeadmiral der Weißen, gefolgt vom Vizeadmiral der Roten. Erst danach wird man auch namentlich zum Admiral, Admiral der Blauen, dann der Weißen und dann als höchster Rang, der Rang des Admirals der Flotte, Admiral der Roten. Diese Unterscheidung beruhte auf der Tatsache, dass die Royal Navy zu groß war um nur einen Admiral, nur einen Oberbefehlshaber für die ganze Flotte zu haben. So wurden drei Eskadren gebildet, die jeweils von einem Admiral befohlen wurde. Der Blauen, der Weißen und der Roten. Diese Admiräle hatten dann jeweils einen Konter- und einen Vizeadmiral der jeweiligen Flagge unter sich, die einzelne Divisionen der Eskadron kommandierten.

## FILMZUSAMMENFASSUNG

Im Film ist Aubrey unterwegs um einen französischen Freibeuter, die *Acheron* abzufangen, der die Aufgabe hat die englische Walfangflotte in der Südsee aufzuspüren und zu vernichten. Die Aufgabe Aubreys ist es diesen Auftrag mit seiner Fregatte *Surprise* zu vereiteln. Vor der Küste von Brasilien wird er aber vom Freibeuter überrascht und stark getroffen. Er kann im Nebel noch entkommen, aber er ist gewarnt. Seine eigene Breitseite konnte die Bordwand der *Acheron* auf Entfernung nicht durchschlagen. Die Matrosen Nagle und Warley haben die Antwort auf die Frage warum, denn letzterer hat sie in Boston gesehen, wie sie gebaut wurde. So wird Aubrey aus der neuen Bauweise ersichtlich, wieso seine Kugeln keine Wirkung zeigten. Aubrey muss mächtig Seemeilen gut machen, wenn er die *Acheron* noch vor Kap Hoorn stellen will. Aber wieder wird er von der *Acheron* überrascht, die ihm aufgelauret hatte. Aubrey entkommt wieder durch eine Finte in der Nacht und setzt sich am nächsten Morgen hinter die *Acheron*. Er verfolgt sie bis zum Kap Hoorn, wo er sie dann wieder verliert. Als die *Surprise* die Galapagos Inseln sieht, verspricht Aubrey seinem Freund Maturin, dass er mindestens zwei Tage auf der Insel naturwissenschaftliche Forschungen betreiben darf, da sie Wasser übernehmen müssen. Dieses Versprechen kann Aubrey aber nicht einlösen, da er ein Beiboot eines vom Freibeuter gekaperten Walfängers auffischt. Die Walfänger können ihm den genauen Kurs der *Acheron* nennen und so wird die Verfolgung unverzüglich wieder aufgenommen. Es kommt zu einem Streit zwischen Aubrey und Maturin wegen des nicht eingelösten Versprechens, aber Maturin hat keine Macht, Aubrey umzustimmen. Während der Verfolgung wird ein Vogel gesichtet und Maturin wird an Deck gerufen, um diesen zu betrachten. Howard, der Captain der Seesoldaten, ein leidenschaftlicher Jäger, will den Vogel erlegen und schießt dabei versehentlich Maturin in den Bauch. Da Maturin lebensbedrohlich verletzt ist und der Schiffsarztassistenten Mr. Higgins sich die Entfernung der Kugel auf See nicht zutraut, wird wieder Kurs auf die Galapagos genommen. Dort führt Maturin die Operation selber mit der eigenen Hand durch und erholt sich. Als er wieder zu Kräften kommt, kann er sich endlich um die unentdeckte Flora und Fauna der Galapagos Inseln kümmern. Auf einer dieser Entdeckungsreisen über die Insel, sieht er die *Acheron* auf der anderen Seite der Insel liegen. Er benachrichtigt sofort Aubrey und die *Surprise* setzt Segel. Die *Acheron* wird durch ein Täuschungsmanöver, indem die *Surprise* als Walfänger getarnt wird, ins Gefecht gelockt, die *Surprise* entert und gewinnt den Nahkampf. Außer dem Haupthandlungsstrang, gibt es noch zwei Nebengeschichten. Die Freundschaft der Fähnriche Calamy und Blakeney und der Konflikt zwischen Fähnrich Hollom und den Matrosen, die glauben Hollom wäre ein Jonas, der dem Schiff Unglück bringt.



#### ARBEITSPROZESS PETER WEIR

Als Peter Weir das Angebot zu Master & Commander akzeptierte, hatte er ein Mammut-Projekt angenommen. Als erstes musste die Hauptgeschichte ausgewählt werden. Peter Weir entschied sich für den 10. Band, *Manöver um Feuerland*. Er adaptierte das Buch für den Film, änderte den Haupthandlungsstrang ein wenig und füllte die Hauptgeschichte mit Anekdoten und Kleinigkeiten aus den zwanzig anderen Büchern. Hauptsächlich wurden Band 1 *Kurs auf Spaniens Küste*, Band 5 *Sturm in der Antarktis*, Band 6 *Kanonen auf hoher See* und Band 12 *Sieg der Freibeuter* dafür benutzt.

## Kapitel 6: Jack Aubrey und seine Mannschaft

### EINLEITUNG

„The Courage To Do The Impossible Lies In The Hearts of Men”<sup>160</sup>. So lautet die Tagline in der englischen Kinoversion des Filmes *Master & Commander*. Dieser reißerische Satz verdeutlicht, dass jeder an Bord zum Erfolg des Unternehmens seinen Teil beitragen kann, wenn er ein starkes und mutiges Herz hat.

### RANGORDNUNG

Wie oben schon beschrieben ist die Hierarchie auf einer kleinen Fregatte wie der *Surprise* eindeutig. Oben steht der Kapitän, Jack Aubrey. Danach kommen die Offiziere, Unteroffiziere, Bootsmänner und erst dann die Matrosen. Es gibt Hilfsmatrosen, Leichtmatrosen und Vollmatrosen. Unter den Matrosen gibt es noch besondere Posten. Auf jedem Schiff der Navy gibt es einen *Jeremy Ducks* der sich um das Lebendvieh des Schiffes kümmert, außerdem einen Koch fürs Schiff, einen für die Offiziersmesse und einen für den Kapitän. Der Kapitän hat einen Steward, der ihm aufwartet, die Uniformen und Waffen des Kapitäns in Ordnung hält, dazu eine *Bootscrew*, die seine Barkasse im Hafen bedient und einen *Bootssteuerer*. Alle Matrosen teilen sich in Messen auf, meist zu acht und schlafen zusammen in einem großen Raum, dem Unterdeck meist zu dritt übereinander in Hängematten. Grundsätzlich gab es zwei Arten Matrosen. Die Vollmatrosen und die Gepressten. Die Vollmatrosen waren die Männer, die schon seit Ewigkeiten zu See fuhren, die Sitten, Gesetze und Traditionen kannten, die aufentern, rudergehen und eine Kanonen bedienen konnten. Die gepressten Seeleute waren oft Kleinkriminelle oder Bauern vom Landesinneren, die durch sogenannte *Pressgangs* aufgegriffen und zum *Marinedienst* gezwungen wurden. Dieses war Gesetz und dadurch legal, denn im Kriegszustand brauchte England jeden Mann um ihre wichtigste Waffe, die Marine zu stärken. Da es einen chronischen Personalmangel in der Marine gab, waren Vollmatrosen natürlich sehr begehrt. Deswegen wurden Handelsmatrosen sehr oft gepresst, denn diese waren oft erfahrende Seeleute. Die gepressten *Landlubber* konnten beim ersten Mal an Bord oft nichts außer ein Seil zu belegen oder aber das Gangspill beim Ankerlichten oder Warpen zu bemannen. Sie waren keine Fachkräfte, sondern lediglich Hilfsarbeiter. Wenn sie nicht schnell lernten und selber zu Vollmatrosen wurden, dann hatten sie an Bord ein schreckliches Leben<sup>161</sup>.

---

<sup>160</sup> IMDb.com 11.April 2010, o.S.

<sup>161</sup> Stockwin 2001, 24

## DIE AUFGABEN DER MATROSEN

Die Aufgaben eines Matrosen an Bord waren unterschiedlich. Wenn ein Kapitän ein Schiff neu übernahm, wurden die Matrosen in Wachen eingeteilt, ihnen wird ein neuer Gefechtsplatz zugeteilt, sowie eine Manöverstation. Während der Wachen, die sich auf den meisten Schiffen nach einem Zweiwachenplan<sup>162</sup> richteten, in denen die eine Hälfte der Besatzung schläft und die andere auf Wache ist, war die Hauptaufgabe, Segel zu setzen, zu reffen und einzuholen. Diese Arbeit war schwer und gefährlich. Auf einer Rah, 50 Meter über dem Deck auf einem rollenden und stampfenden Schiff ein Segel einzuholen, war nicht einfach und es gab unzählige Unfälle, in denen ein Matrose den Halt verlor und von der Rah fiel, meist über Bord wie einer Szene bei der Umsegelung von Kap Hoorn auch im Film gezeigt wird. Wenn gerade keine Segelmanöver anstanden, musste natürlich Ausguck gehalten werden, außerdem gingen die erfahrenen Matrosen Ruder. Sie standen also unter dem Kommando des Steuermanns am Steuerrad und steuerten nach dessen Befehlen das Schiff. Der Kapitän oder die Offiziere gingen nur selten oder nie an das Steuerrad. Die Manöverstation war dazu da, damit der Matrose bei wichtigen Manövern wusste, wo er zu sein hatte. Zu diesen Manövern gehörten das Wenden, das Halsen, das Ankerlichten, sowie das Warpen. Wenden und Halsen waren sehr heikle Segelmanöver, da das Schiff wenn es wendet und durch den Wind geht, sich festfahren könnte. Das bedeutete dann eine Gefahr für das Schiff oder zumindest einen Zeitverlust. Das Ankerlichten und Warpen, letzteres das Fortbewegen des Schiffes mit Hilfe eines ausgebrachten Ankers, oft in Häfen, waren Manöver wo viel Kraft und viele Männer gebraucht wurden. Oft bewegte sich der schwere Anker nicht ein Stück und die Männer verloren schon den Mut, bis er sich dann doch bewegte. Aubrey stellt sich in einer Szene auch ans Gangspill um den Matrosen Mut zu machen. Eine andere harte Arbeit war das Pumpen. Jedes Schiff der damaligen Zeit machte Wasser. Wasser kam durch Luken und Grätings immer wieder an Bord, wo es sich dann in der Bilge sammelte. Um das Wasser wieder Außerbords zu befördern, gab es die Pumpen. Sie funktionierten wie das Gangspill alleine durch Muskelkraft. Die dritte wichtige Station eines Matrosen an Bord eines Kriegsschiffs der Royal Navy war seine Gefechtsstation. Im Gefecht hatte jeder Matrose seinen zugeschriebene Posten. Die meisten Seesoldaten und Matrosen waren bei den Kanonen. Jede Kanone hatte seine eigene Mannschaft, die auch immer miteinander übte, damit daraus ein eingespieltes Team wurde. Die Bedienung einer Kanone war schweißtreibende Schwerstarbeit für die Matrosen. Jede Kanone hatte einen Geschützführer, ein erfahrener Vollmatrose mit gutem Auge, der die Kanonen ausrichtete und auch auslöste. Andere Matrosen waren für die Segelbedienung während eines Gefechts eingeteilt. Sie wurden, wenn es zu einem Manöver kam von den Kanonen abgezogenen und setzten Segel oder holten sie ein.

---

<sup>162</sup> O'Brian 2005a, 72

Auch im Nahkampf waren die Matrosen zur Stelle. Sie benutzten Säbel, Entermesser, Piken und Pistolen. Das Leben eines Matrosen war hart und es gab nur wenig gute Seiten.

#### JACK AUBREY UND SEINE MANNSCHAFT

Das typische Bild eines Matrosen war das eines äußerst kameradschaftlichen, immer offenen und freundlichen aber auch sehr abergläubischen und traditionsbewussten Seemannes. Jack Aubrey beschreibt sie einmal so: „Seeleute, das wusste er nur zu gut, waren so konservativ wie Katzen. Sie ertrugen unglaubliche Anstrengungen und Härten, von Gefahren ganz zu schweigen, aber es mussten die gewohnten Belastungen sein, sonst wurden sie aufsässig.“<sup>163</sup> Veränderung wurde also nicht gern gesehen. Es gab beispielsweise jeden Tag um die gleiche Uhrzeit Essen und jede Woche dasselbe. Donnerstags gepökeltes Schweinefleisch<sup>164</sup> und am folgenden Donnerstag wieder gepökeltes Schweinefleisch und das auf jedem Schiff der Flotte. Das Essen war oft verfault, noch roh oder voller Maden. Zum Ausgleich der harten Arbeit, wurde ausreichend Grog ausgeschenkt. Ein halbes Pint Rum pro Mann pro Tag<sup>165</sup>. Wenn nun der Essensplan verändert worden wäre oder es keinen Grog mehr gegeben hätte, wäre das für die Mannschaft ein Grund zur Meuterei gewesen. Auch andere Marinetraditionen wie, beispielsweise dass das Achterdeck nur für Offiziere und Fähnriche zu betreten war, oder das richtige Anbordpfeifen eines Offiziers, waren äußerst wichtig für die Zufriedenheit der Matrosen. Die Ehre des Schiffes war wichtig. Wenn im Hafen, vor der ganzen Flotte ein Manöver schief ging, war das eine Schande für das Schiff und die ganze Besatzung. Der Aberglaube der Matrosen äußerte sich dadurch, dass Pfarrer sehr unbeliebt waren, genauso Frauen, denn beide brachten Schiff und Besatzung nur Unglück. Einen Jonas an Bord zu haben war noch schlimmer<sup>166</sup>. Ein Jonas, war nach dem Glauben der Matrosen ein Mann, der dem ganzen Schiff Unglück brachte. Mit einem Jonas an Bord war es fast sicher, dass das Schiff den Hafen nicht mehr erreichte. Deshalb wurde ein mutmaßlicher Jonas oft über Bord geworfen um das Unglück abzuwenden. Auch in der Medizin waren Matrosen sehr abergläubisch. Es gab viele Hypochonder, die sich durch einfache wirkungslose Medizin heilen ließen; Hauptsache sie schmeckte bitter. Aubrey meinte zu Maturin darüber: „Sie genießen es, verarztet zu werden. Eine Besatzung ist nur glücklich und zufrieden, wenn sich jemand um sie kümmert, und sei's der größte Hilfspfleger“<sup>167</sup>.

---

<sup>163</sup> O'Brian 2005a, 78

<sup>164</sup> O'Brian 2002a, 188

<sup>165</sup> O'Brian 2002a, 297

<sup>166</sup> O'Brian 2002a, 190

<sup>167</sup> O'Brian 2005a, 51

Das größte und wichtigste für einen Matrosen nach dem Erlangen des Ranges des Vollmatrosen war das Prisengeld. Geld war für den Matrosen nur wichtig, wenn sie an Land waren. Da sie oft Monate auf See verbrachten und die Vorteile des Landes nur in kurzen Hafenliegezeiten und auch nur dann wenn Landgang gewährt wurde, brachten die Matrosen dann jeden Penny so schnell wie möglich in die Hafenkneipen und Dirnenhäuser. Der Sold eines Matrosen war nicht gerade besonders hoch und deswegen hoffte jeder Matrose auf Prisengeld. Prisengeld ist das Geld, das durch den Verkauf eines eroberten Schiffes erzielt wurde. Dieses Geld wurde dann unter der Mannschaft aufgeteilt. Jeder Mann an Bord bekam den seinem Rang zustehenden Teil des Prisengeldes<sup>168</sup>. Es gab Fälle in denen Matrosen durch eine einzige Seeschlacht, durch die Arbeit von nur einem Nachmittag so viel Prisengeld hatten, dass sie damit eine Hafenkneipe in bester Lage aufmachen konnten<sup>169</sup>.

Der Gehorsam und die Disziplin der Matrosen waren die Grundpfeiler der Marine. Jeder Matrose hatte seine Offiziere immer zu grüßen und jedem Befehl zu gehorchen. Im Gegenzug hatten die Offiziere und der Kapitän die Aufgabe sich um ihre Männer zu kümmern. Ob sie das immer taten, sei dahin gestellt. Meutereien wie beispielsweise auf der *Bounty* verdeutlichen das Gegenteil. Die Strafen in der Marine waren hart. In den Kriegsartikeln, die als das Gesetz des Schiffes und der Marine galten, war jedes Vergehen und jede Strafe sorgsam aufgelistet. Die häufigste Strafe war das Auspeitschen, die auf Trunkenheit und vielen anderen Vergehen stand. Zum Auspeitschen wurde eine Gräting senkrecht geriggt, der Übeltäter wurde dann daran gefesselt und der Bootsmanngehilfe führte die Strafe mit einer neunschwänzigen Peitsche<sup>170</sup>, auch die Katze genannt, aus. Die Strafe verhängte immer der Kapitän bei einem Strafvollzug. Der Matrose hatte die Gelegenheit sich zu verteidigen, außerdem durften auch Zeugen und der Offizier des Matrosen aussagen. Trotzdem waren die Strafen oft überhart und grausame Kapitäne und Offiziere waren oft Auslösegrund für eine Meuterei; Berühmte Beispiele sind die schon genannte Meuterei auf der *Bounty* und die Flottenmeutereien auf der *Nore* und der *Spithead Reede*. Gerade durch die letzteren lässt sich die Wichtigkeit der Matrosen und deren Zufriedenheit für England und die Royal Navy veranschaulichen. Durch beide Meutereien, lag die Hälfte der Schiffe der Royal Navy untätig im Hafen. Schiffe, die zu den Blockaden von Toulon, Cádiz und Brest gebraucht worden wären, waren nicht verfügbar. Auch fehlten Schiffe zur Verteidigung Englands. Wenn Napoleon zu diesem Zeitpunkt eine Invasion gestartet hätte, wäre das Ergebnis möglicherweise verheerend gewesen. Das Glück der Navy war, dass sie noch weitere Flotten hatte, die nicht meuterten und nur so konnten sie den Krieg mit Frankreich auch während der Meuterei weiterführen. Aus diesem Grund müsste die Zu-

---

<sup>168</sup> O'Brian 2002c, 121

<sup>169</sup> Stockwin 2006, 22

<sup>170</sup> O'Brian 2002a, 184

friedenheit des Matrosen eines der Hauptaufgaben des Kapitäns und seiner Offiziere sein. Leider wurde diese oft von vielen Kapitänen immer wieder vernachlässigt. Jack Aubrey wusste um die Wichtigkeit der Matrosen. Als junger Masters Gehilfe wurde er von seinem Kapitän vor den Mast verbannt<sup>171</sup>. Vor dem Mast fahren bedeutet, dass er den Rang eines Matrosen hat, also wurde er temporär degradiert. Es bedeutete für Aubrey, dass jeder der Unteroffiziere und Offiziere, selbst seine ehemaligen Messekameraden, die Fähnriche, das Recht hatten ihm Befehle zu geben, die er dann ohne Widerspruch, auszuführen hatte. Auch konnte er von den Bootsmanngehilfen mit dem Tampen, einem Tauende, zur Arbeit ermutigt werden. Außerdem verlor er das Privileg des Offiziersanwärters nicht ausgepeitscht zu werden. Diese sechs Monate waren für Aubrey eine harte Zeit, aber auch eine wichtige Erfahrung. Er selber meint immer wieder, dass die Zeit vor dem Mast, eine der lehrreichsten seiner Karriere war<sup>172</sup>. Nur weil er unter den Männern arbeitete und lebte, konnte er als Kapitän die Blicke richtig deuten und so die Stimmung des Unterdecks ergründen.<sup>173</sup>

Im Abspann werden nur wenige Bewohner des Unterdecks namentlich erwähnt. Der Film, genauso wie die Bücher, fokussiert sich auf die Blickpunkte Aubreys und Maturins. Die Sicht der Matrosen oder deren Leben wird nur selten gezeigt. Die Bücher erzählen nur aus der Perspektive Aubreys und Maturins. Eine Szene wie im Film, in denen sich Matrosen beim Backen und Banken unterhalten, wurde nie in einem Buch beschrieben, denn Aubrey oder Maturin sind beim Essen der Matrosen nie anwesend. Es gibt aber mehrere Matrosen, die immer wieder in den Büchern auftauchen und auch im Film eine tragende Rolle spielen.

## KILLICK

Als erstes zu nennen wäre Preserverd Killick, der Kapitänssteward. Killick, der seit Aubreys erstem Schiff<sup>174</sup>, als Kapitänssteward fährt, folgt Aubrey von Schiff zu Schiff und folgt ihm sogar an Land, als sein Kapitän ohne Kommando ist. Killick wird als immer schlecht gelaunt dargestellt. Er meckert<sup>175</sup> ständig an Aubrey herum und nimmt sich Freiheiten heraus, die sich nicht einmal Maturin getraut hätte. Sein Augenmerk liegt auf Aubreys Uniformen und dessen Tafelsilber. Beide sind enorm wichtige Gegenstände für Killick, da sie den höheren Status Aubreys verdeutlichen. Er kümmert sich aufopferungsvoll darum. Nach eigener Aussage näht er Nächte lang durch<sup>176</sup> um die Uniform noch für einen Empfang fertig zu bekommen

---

<sup>171</sup> O'Brian 2002a, 122

<sup>172</sup> O'Brian 2002a, 122

<sup>173</sup> O'Brian 2004a, 169

<sup>174</sup> O'Brian 2005a, 69

<sup>175</sup> O'Brian 2002c, 43

<sup>176</sup> O'Brian 2004a, 233

und poliert ständig das Silber. Später kommt auch Aubreys bester Freund Maturin unter seine Fuchtel. Stephen Maturin kümmert sich nicht sonderlich um sein Aussehen, da er meist wichtigere Sachen im Kopf hat. Um den Ruf des Schiffes nicht zu ruinieren, muss Killick sich sehr intensiv um Maturin kümmern. Killick bereichert sich auch aus den Beständen des Kapitäns und spricht dem Wein des Kapitäns ordentlich zu. Aber in einer Zeit, in der jeder an Bord, einschließlich des Kapitäns wusste, dass der Bootsmann Reservesegel, Taue und Blöcke unter der Hand auf dem Schwarzmarkt verkaufte, war dies kein wirklich schweres Vergehen, sondern einfach Tradition und Killicks Recht als Kapitänssteward. Eine andere Angewohnheit Killicks ist es, nach Neuigkeiten aus der Kapitänskajüte zu fahnden. Er war immer der erste an Bord, der von einem neuen Auftrag wusste. Die Information wurde dann sofort an die Mannschaft weitergeleitet. Deswegen war er in der Mannschaft sehr beliebt. Weil Aubrey ihn brauchte, akzeptierte er Killicks Verhalten.

## BONDEN

Ein andere Matrose, der fast ohne Ausnahme seit Aubreys erstem Schiff<sup>177</sup> mit ihm fährt, ist Bonden. Barret Bonden ist Vollmatrose und Aubreys Bootssteuerer. Der Bootssteuerer hat die Aufgabe, im Hafen die Kapitänsbarkasse zu steuern. Dadurch war er immer in Aubreys Entourage. Durch seine lange Dienstzeit in der Navy hatte sein Wort Gewicht in der Mannschaft, was ihn für Aubrey umso wertvoller machte. Er wurde von Patrick O'Brian immer wieder unter den Matrosen hervorgehoben um das Beste, was die Navy hervorbrachte, darzustellen. Auch Bonden folgte Aubrey an Land, wenn dieser kein Kommando hatte. Er heuerte auch bei ihm an, als dieser aus der Marine unehrenhaft entlassen wurde und dann als Freibeuter Englands Feinde jagte<sup>178</sup>. Genau wie Killick war er Aubrey bis zum Ende ergeben. Im ersten Buch wird er von Aubrey gefragt ob er aufs Achterdeck befördert werden will, aber er verneint mit der Begründung, dass er nicht gebildet genug sei<sup>179</sup>. Das zeigt, wie sehr Aubrey ihn schätzte, denn es ist ungewöhnlich einen Matrosen auf das Achterdeck zu befördern. Bonden ist Sinnbild eines ehrlichen Matrosen. In den Büchern wird er öfters als Maturins Bewacher abgestellt, der aufpasst, dass dieser, eine notorische Landratte, nicht beim Umsteigen von einem Boot zum anderen ins Wasser fällt. Zum Ausgleich bringt ihm Maturin das Lesen bei. Auch Maturin hatte ein enges Verhältnis zu Bonden. Bonden ist ein bärenstarker Mann, der jeden Kampf, auch seine Kämpfe als Preisboxer immer gewann. Im

---

<sup>177</sup> O'Brian 2004a, 271

<sup>178</sup> O'Brian 2004b, 110

<sup>179</sup> O'Brian 2005a, 239

Buch stirbt er im neunzehnten Band<sup>180</sup>. Er schlägt eine große Lücke in die Entourage Aubreys und wird von ihm und Maturin lange betrauert.

#### JOE PLAICE

Ein andere Matrose, der immer mit Aubrey fährt<sup>181</sup>, ist Bondens Cousin, Joe Plaiice. Als Vollmatrose ist Plaiice sehr wertvoll für Aubrey. Auch ihn kennt er sehr gut und kann auf viele zusammen überstandene Gefahren und Gefechte zurückblicken. Im Film wird er als ein alter Seedaddy porträtiert, der die Angst der Matrosen, dass ein Jonas an Bord sei, durch sein Seemannsgarn noch schürt. Nach dem ersten Zusammenstoß mit der *Acheron* wird ihm von Maturin der Schädel geöffnet, der Bruch der Schädeldecke entlastet und wieder zugenäht. Er überlebt diesen Eingriff und ist seit dem noch mehr um Maturin bemüht. Er wird zwar im Buch als sehr dumm beschrieben ist aber absolut loyal und ein guter Seemann.

#### AWKWARD DAVIES

Der vierte immer wieder auftauchende Seemann ist Awkward Davies. Dieser Hüne von einem Mann ist zwar Vollmatrose, aber im Gegensatz zu Bonden und Plaiice sehr ungeschickt. Er ist stark wie ein Bulle und sehr schnell aufbrausend. Er wurde einmal von Jack Aubrey vor dem Ertrinken gerettet und hat ihm deshalb seitdem ewige Gefolgschaft geschworen. Er sieht es als seine Aufgabe an, Aubrey überall hinzu folgen und ihn zu beschützen. Trotz seiner Grobheit wird er durch seine Kraft beim Ankerlichten und seine Todesmutigkeit beim Nahkampf respektiert und auch von Aubrey geschätzt.

#### NAGLE UND WARLEY

Zwei Matrosen, die zwar zum ersten Mal mit Jack Aubrey fahren, aber eine wichtige Rolle im Film spielen, sind Joseph Nagle und William Warley. Nagle wird im Abspann als Zimmermannsmaat geführt und Warley als Führer des Besantopps<sup>182</sup>, was beide zu Bootsmännern machen würde. Trotzdem sind sie in einer Messe mit Bonden, Plaiice, Killick, Davies und Doudle. Das ist ein Widerspruch, denn Bootsmänner und Matrosen hatten nicht dieselben Messen. Es sind beide loyale Matrosen, die ihm auch das Schiffsmodell der *Acheron* bringen<sup>183</sup>. Auch lässt Nagle einmal den Satz „Pull for Lucky Jack Aubrey“<sup>184</sup> fallen. An Nagle wird im Film die Bestrafung auf See veranschaulicht. Nach einer Respektlosigkeit gegenüber Hol- lom, einem Offiziersanwärter, wird er von einem wutentbrannten Aubrey zu zwölf

---

<sup>180</sup> O'Brian 2004d, 55

<sup>181</sup> O'Brian 2004a, 101

<sup>182</sup> IMDb.com 11.April 2010, o.S.

<sup>183</sup> Weir 2003, TC 00:35:00

<sup>184</sup> Weir 2003, TC 01:14:00



Peitschenhieben verurteilt.<sup>185</sup> Das Urteil wird akzeptiert und vollstreckt. Dieser Vorfall bestätigt aber nur die Vermutung der Matrosen, dass Hollom ein Jonas sein muss. Als die *Surprise* von der *Acheron* überrascht wird, hat Hollom Wache; Auch als die Flaute beginnt, war Hollom an Deck. Als Warley, der beste Freund Nagles in einem Sturm bei Kap Hoorn von der Rah fällt und in der stürmischen See zurückgelassen werden muss, ist wiederum Hollom beteiligt. Die Freundschaft zwischen Warley und Nagle wird im Film als Beispiel einer Seemannsfreundschaft genommen, der auch einen der emotionalen Höhepunkte des Films bildet.

## SCHLUSS

Weitere, im Abspann genannte Matrosen sind Padeen, der Gehilfe, Diener und Loblollyboy Maturins, Black Bill, der Gehilfe Killicks, Nehemiah Slade, ein Vollmatrose und Hogg, der gerettete Walfänger. Padeen, dessen Loyalität nur Maturin gilt, ist der einzige wiederkehrende Charakter. Die anderen spielen untergeordnete Rollen. Es sind alles Mitglieder einer Besatzung, die seit Jahren zusammen fahren und sich kennen<sup>186</sup>. Die *Surprise* wird einmal so beschrieben:

„Sie unterscheidet sich völlig von allen anderen Schiffen, auf denen ich bisher gefahren bin. Niemand, der mit Stöcken oder geknoteten Stricken auf die Männer losgeht, keine Fußtritte, nur wenige wirklich harte Worte, [...]. Ein Riesenunterschied zu dem Schiff, auf dem ich zuletzt war und auf dem die Grating beinahe täglich aufgeriggt wurde[zum Auspeitschen, Anm. d. Verf.].<sup>187</sup>“

Jack Aubrey hat ein Ziel. Er will Admiral und finanziell abgesichert mit seiner Familie alt werden. Um dies Ziel zu erreichen, muss er die Karriereleiter der Navy erklimmen. Das kann er nur durch Erfolge in der Schlacht schaffen. Um siegreich aus einem Gefecht zu gehen, braucht er eine gute Mannschaft, die die Kanonen effizient bedienen kann. Deshalb versucht Aubrey sich immer an seine Pflichten zu halten und sich um seine Mannschaft zu kümmern. Er gibt extra Rum aus<sup>188</sup>, er erkämpft bei den Prisenagenten einen Vorschuss für seine Mannschaft, damit diese auch den Erfolg einer Prise feiern kann, ist aber auch streng und achtet auf Disziplin. Er hält sich strengstens an die Traditionen der Marine, ist aber kein Schinder. Um eine Mannschaft im Griff zu haben, darf der Kapitän nicht zu streng, aber auch nicht zu nachgiebig sein. Er kennt jeden Mann<sup>189</sup>, scherzt auch schon mal mit den Matrosen<sup>190</sup>, aber es muss immer Disziplin herrschen wie schon Admiral Jervis meinte: “Ich werde Sie schon dazu bringen, vor einer Fähnrichsuniform auf einer

---

<sup>185</sup> O'Brian 2004a, 139

<sup>186</sup> O'Brian 2004a, 185

<sup>187</sup> O'Brian 2004a, 184

<sup>188</sup> O'Brian 2004a, 395

<sup>189</sup> O'Brian 2004a, 380

<sup>190</sup> O'Brian 2004a, 368

Handspake zu salutieren.<sup>191</sup> Die Matrosen müssen ihrem Kapitän vertrauen und respektieren, aber nicht fürchten, denn der Kampfgeist einer Mannschaft lässt sich nicht erzwingen<sup>192</sup>. Nach diesem Grundsatz versucht Aubrey seine Schiffe immer zu führen und der Erfolg gibt ihm Recht. Das Schiff und die Besatzung liebt ihren Kommandanten<sup>193</sup>. Das er mit Maturin einen Freund unter den Offizieren hat, der als Doktor und Gelehrter immer sehr beliebt bei den Seeleuten ist, hilft ihm bei jedem Kommando. Es geht ihm außerdem der Ruf des Glücklichen voraus, daher der Name „Lucky Jack Aubrey“. Weil er immer wieder Prisen erobert, macht er seine Mannschaft reich. Matrosen wie Killick und Bonden, die ihn schon seit seinem ersten Schiff begleiten<sup>194</sup>, haben ein ganz besonderes Verhältnis zu ihm. Sie sind absolut loyal und folgen ihrem Kapitän überall hin<sup>195</sup>, dennoch steht die Marinetradition immer zwischen ihnen. Selbst bei einer Beinah-Meuterei auf Aubreys zweitem Schiff, können Bonden und Killick Aubrey nicht warnen, da sie ja ein Teil der Mannschaft sind<sup>196</sup>. Beide gehören verschiedenen Klassen an. Aubrey, der Kapitän, der mit Admirälen, Peers und Herzögen in der Highsociety Englands lebt und Bonden, der Bootssteuerer, der mit seinen Kameraden die Hafenviertel Portsmouth unsicher macht. Auf dem Schiff ist es unmöglich für einen Matrosen, den Kapitän einfach so anzusprechen. Der Kapitän gibt seine Befehle an den Offizier, der an den Bootsmann und der dann mit seiner Gang an die Mannschaft. Wenn ein Matrose den Kapitän ansprechen will, muss der ganze Weg zurückverfolgt werden. Trotz dieser Umstände, können auch mal Witze gemacht werden<sup>197</sup>. Aubrey ist der Alleinherrscher seines Schiffs und hat damit auch die volle Befehlsgewalt. Julian Stockwin beschreibt es folgenderweise: „[...] das Leben jedes einzelnen Mannes lag in seiner Hand. Er konnte jedem befehlen, was er wollte und jeder musste ihm gehorchen, ohne Fragen zu stellen.“<sup>198</sup> Es umgibt ihn eine Aura. Niemand darf ihn behelligen oder ansprechen ohne, dass er vorher vom Kapitän dazu aufgefordert wurde, oder einen triftigen Grund dazu hat. Killick, als sein Steward ein Sonderfall, darf sich sehr viel mehr herausnehmen, als jeder andere an Bord. Er schimpft oft mit seinem Kapitän, aber immer unterschwellig und nie respektlos. Aubrey lässt sich das gefallen, da er ohne Killick aufgeschmissen wäre. Trotzdem kann Aubrey auch nicht mit Killick über persönliche Sachen reden, denn er ist nur ein Matrose. Kein Gleichgestellter. Der normale Matrose spricht mit sei-

---

<sup>191</sup> O'Brian 2004a, 140

<sup>192</sup> O'Brian 2005a, 102

<sup>193</sup> O'Brian 2004a, 365

<sup>194</sup> O'Brian 2004a, 275

<sup>195</sup> O'Brian 2004a, 185

<sup>196</sup> O'Brian 2002b, 346

<sup>197</sup> O'Brian 2004a, 249

<sup>198</sup> Stockwin 2006, 72

nem Kapitän meist nur bei der Musterung<sup>199</sup>. Selbst langjährige Bordgefährten wie Bonden oder Plaice, können sich nicht über die Traditionen hinwegsetzen. Sie haben ein besonderes Verhältnis, ein gegenseitiges Verständnis, aber es darf keine persönliche Freundschaft bestehen.

---

<sup>199</sup> O'Brian 2004a, 378ff

## Kapitel 7: Jack Aubrey und seine Offiziere

### EINLEITUNG

Als Offizier wurden in der Royal Navy des 18. und 19. Jahrhunderts nur Männer mit dem Rang des Leutnants, des Masters oder Segelmeisters, des Zahlmeisters oder des Schiffsarztes betrachtet. Neben den Offizieren, gab es noch die Offiziersanwärter auch Fähnriche genannt, die Unter- oder Decksoffiziere und die Bootsmänner.

### RANGORDNUNG

Die Schiffsführung bestand aus zwei unterschiedlichen Arten Offiziere. Es gab die Offiziere mit Patent, auf Englisch *commissioned officer*<sup>200</sup>. Darunter fielen die Leutnants und die Offiziere der Seesoldaten. Auch der Kapitän hatte ein Patent. Dann gab es noch die bestallten Offiziere, oder auf Englisch *warrent officer*. Der Master, der Zahlmeister, der Schiffsarzt und die Decksoffiziere, also der Bootsmann, der Schiffszimmermann und der Stückmeister hatten eine Bestallung vom jeweiligen Amt. Der Master beispielsweise brauchte eine Bestallung vom Trinity House<sup>201</sup>. In der Hierarchie folgten die Bootsmänner oder auf Englisch *petty officer*. Auch unter den Bootsmännern gab es einige mit einer Bestallung, wie zum Beispiel der Waffenschmied, Seiler, Segelmacher, Kafalterer, Küfer und der Profos. Bootsmänner ohne Bestallung waren beispielsweise der Bootsmannmaat oder der Stückmeistermaat. Die Fähnriche hatten eine Sonderstellung zwischen den Unteroffizieren und den Bootsmännern inne. Der Bootsmann war also eine Position im Schiff, ein Mann, im Film Mr. Hollar, der sich um das Rigg kümmerte, aber auch ein Dienstgrad, den mehrere Männer an Bord innehatten.

Alle hier genannten Ränge stehen zwischen dem Kapitän und der Mannschaft und bilden somit den Befehlkörper des Schiffes. Im Abspann des Filmes werden nur die Offiziere Pullings, Mowett, Howard, Allen, die Fähnriche Blakeney, Boyle, Calamy, Hollom, Williamson, der Bootsmann Mr. Hollar, der Zimmermann Mr. Lamb und der Schiffsarztassistent Mr. Higgins namentlich erwähnt<sup>202</sup>. Pullings und Mowett sind beide Leutnant, Howard ist der Captain der Seesoldaten und Mr. Allen ist der Master. Auch Dr. Maturin, der Schiffsarzt gehört zu den Offizieren, die im Abspann genannt werden. Maturin besitzt aber durch seine Freundschaft mit Aubrey eine Sonderstellung in der Hierarchie des Schiffes und wird deshalb im nächsten Kapitel behandelt. Der dritte Unteroffizier, der Stückmeister, und auch die Bootsmänner wurden im Film weggelassen.

---

<sup>200</sup> Rodger 11. April 2010, o.S.

<sup>201</sup> Stockwin 2006, 45

<sup>202</sup> IMDb.com 11. April 2010, o.S.

## DAS LEBEN DER OFFIZIERE

Das Leben eines Offiziers der Royal Navy im 18. und 19. Jahrhundert war kein Leichtes. Es ist aber absolut nicht mit dem eines gewöhnlichen Matrosen zu vergleichen. Nach dem Kapitän waren es die Offiziere, die das Schiff lenkten und befahlen. Auf einer kleinen Fregatte, wie es die *Surprise* war, wurde im Zwei-Wachen System gefahren. Das heißt, dass Steuerbordwache und Backbordwache sich gegenseitig abwechseln um das Schiff zu fahren. Wenn die eine schläft, arbeitet die andere. Die Offiziere mussten jeweils nur eine Wache befehligen. Wie und wie oft ein Offizier Wache gehen musste, kam immer auf die Anzahl der Offiziere an. Auf der *Surprise*, gab es mit einem ersten Leutnant, einem zweiten Leutnant und dem Master, drei Offiziere die befugt waren das Schiff zu fahren. Es gab auch Schiffe mit nur einem Leutnant oder aber das Schiff verlor Offiziere durch Kampf, Krankheit oder durch ein Prisenkommando. Dann gab es die Möglichkeit, dass ein Fähnrich zum Leutnant auf Zeit befördert wurde, und so auch Wache ging. Der Kapitän musste nie Wache gehen. Er kam nur an Deck wenn er es wollte. Er konnte natürlich das Schiff übernehmen, egal welche Wache und welcher Offizier das Schiff gerade fuhr. Für die Navigation und den reibungslosen Ablauf des Seealltags hatte der Kapitän aber seine Offiziere. So konnte sich der Kapitän auf wichtigere Aufgaben konzentrieren, wie beispielsweise das Exerzieren an den Kanonen oder die Ergründung des Schiffsverhaltens. Aubrey fuhr häufig sein Schiff. Er liebte das Vibrieren eines lebenden Schiffkörpers zu spüren. Auch im Sturm oder anderen gefährlichen Situationen war Aubrey immer an Deck. Es konnte ihm aber keiner befehlen etwas an Bord seines Schiffes zu tun. Der Kapitän war an Bord die höchste Instanz, er war der Master nächst Gott<sup>203</sup>.

Die Offiziere waren jeder für ihre jeweilige Abteilung, Wache oder Crew zuständig. Die Leutnants und der Master hatten ihre Wachen, der Captain der Seesoldaten musste sich um den Drill, Sauberkeit und Diensteteilungen der Seesoldaten kümmern. Selbst die jungen, meist zwölf- bis fünfzehnjährigen Fähnriche hatten schon ihre Abteilungen mit Matrosen, um die sie sich kümmerten, und für die sie sich bei der Musterung verantworten mussten. Auch Zimmermann und Bootsmann hatten ihre Crews und ihre Gehilfen für die sie verantwortlich waren. Die Hauptaufgabe der Unteroffiziere lag im Gegensatz zu Offizieren und Fähnrichen, die sich um ihre Wachen und Abteilungen zu kümmern hatten, in ihrem spezifischen Arbeitsgebiet. Der Bootsmann war für Ordnung an Bord und den Zustand von Rigg und Deck zuständig. Der Zimmermann kümmerte sich um die Reparaturen, den Rumpf und überwachte den Bilgenstand. Der Stückmeister sorgte sich um seine Kanonen und das Pulver. Zahlmeister und Schiffsarzt hatten keine Wachen oder Crews. Sie waren nur für die Proviantisierung des Schiffes, bzw. die Gesundheit

---

<sup>203</sup> Stockwin 2006, 78

der Mannschaft zuständig. Die Ausnahme bildete der Master. Er musste nicht nur Wache gehen, sondern war auch alleine für die Navigation zuständig.

Außer der normalen Bordroutine mussten Offiziere auch im Kampf ihre Leute und Abteilungen anführen. Besonders im Kampf tat sich ein guter Offizier hervor, indem er ein starkes Beispiel für seine Leute abgab. Wenn sich das Schiff im Chaos eines Kampfes befand, waren die Offiziere die einzige Bezugsperson für die Matrosen. Jeder Offizier sollte eine Führungspersönlichkeit sein. Der Kapitän musste sich vollkommen auf seine Offiziere verlassen können, dass diese auch selbständig im Kampf ihre Abteilungen anführen konnten. Feigheit gab es selten. Patrick O'Brian beschreibt es jedenfalls nie. Die Strafe durch das Kriegsgericht auf Feigheit vor dem Feind war für viele sehr abschreckend.

Das private Leben eines Offiziers an Bord fand nicht statt. Der einzige Mensch auf einem Kriegsschiff mit ein wenig Privatsphäre, war der Kapitän, der mit seinen drei großzügigen Kabinen, einer Tageskabine, einer Koje und der Heckgalerie, Raum zum Zurückziehen hatte. Alle anderen Offiziere hatten auch Kabinen, diese waren aber gerade groß genug zum Schlafen. Die Fähnriche wohnten und schliefen alle im selben Raum. Die Aufenthaltsräume der Offiziere und Unteroffiziere waren die jeweiligen Messen. Die Offiziere aßen und lebten im sogenannten *Gun Room* und die Fähnriche in ihrer Messe im Cockpit. Diese Räume waren für die Offiziere ein Refugium. Während die Matrosen in ihren Backgesellschaften nur während der Mahlzeiten einen Ort zum Ausruhen hatten, waren die Messen für die Offiziere die ganze Zeit über offen. Oft wurden sie zwischen den Mahlzeiten von den Freiwächtern zum Ausruhen, für ein Kartenspiel oder zum Musizieren genutzt. Aber auch dieser Raum wurde mit allen anderen Messegenossen geteilt. Keiner der Offiziere hatte wirklich eine Privatsphäre. Er konnte sich nicht irgendwohin allein zurückziehen.

Es gab zwei Wege für einen jungen Mann Offizier zu werden. Wenn er aus guter Familie kam, wurde er als Fähnrich zur See geschickt. Nach sechs Jahren auf See durfte er dann sein Leutnantsexamen ablegen und wenn er bestand, konnte er sich vom untersten Leutnant hoch bis zum ersten arbeiten oder sogar das Kommando über einen kleinen Kutter oder Schoner übernehmen. Wenn Glück und Können dann zusammenkamen, wurde er mit Hilfe von einflussreichen und wohlhabenden Verwandten zum Master & Commander befördert und danach zum Vollkapitän. Jeder Kapitän und jeder Admiral war einmal in seiner Karriere ein Leutnant gewesen. Es gab aber auch Leutnants, Mastergehilfen, selbst Kapitäne oder Admiräle die nie befördert, bestätigt oder mit einem Kommando betreut wurden. So ist zum Beispiel Mr. Hollom, ein Fähnrich, schon Mitte dreißig<sup>204</sup>, während seine Kameraden in der Fähnrichsmesse alles noch Kinder sind. Der zweite Weg um Offizier zu werden, wurde sehr viel seltener eingeschlagen, weil er viel schwieriger war. Ein

---

<sup>204</sup> O'Brian 2004a, 19

junger Mann konnte sich auch vom Matrosen hocharbeiten. Es gibt belegte Beispiele aus der Zeit, wie ein gepresster Mann vom Hilfsmatrosen zum Leichtmatrosen, dann zum Vollmatrosen, zum Steuermannsmaat, in den Bootsmannsrang, zum Leutnant und dann zum Kapitän und sogar zum Admiral aufgestiegen ist. Diese Zahl ist natürlich sehr gering.

Im Buch wird geschildert, dass sich Pullings, ein alter Bordgenosse von Aubrey im Range eines Commanders, freiwillig<sup>205</sup> zum Dienst auf der *Surprise* meldet, aus Treue zu Jack Aubrey und weil es für ihn besser ist auf einem Kriegsschiff Dienst zu tun und sich möglicherweise auszuzeichnen zu können, anstatt an Land auf ein Schiff und Kommando zu warten. Der eigentlich vorgesehene erste Offizier Mowett und Pullings kennen sich schon seitdem sie Kinder waren<sup>206</sup>, und können deswegen ohne Probleme die Wachen und Kompetenzen untereinander aufteilen. Mowett ist der 1. Offizier, Pullings hat aber den höheren Rang. Im Film wurde die Situation vereinfacht indem Pullings zum Ersten Leutnant<sup>207</sup> und Mowett zum Zweiten gemacht wurden und man die Vorgeschichte des Freiwilligen Pullings fallen gelassen hat.

## PULLINGS

Thomas Pullings fährt seit Aubreys erstem Kommando, mit Maturin und Aubrey. Auf der *Sophie* ist er noch ein junger Mastergehilfe<sup>208</sup>. Er zeichnet sich aber schnell aus, und besteht auch sein Leutnants Examen. Er arbeitet sich vom letzten Leutnant bis zum ersten hoch und wird nach vielem hin und her, auch zum Commander befördert. Diese Beförderung hat er Aubrey zu verdanken<sup>209</sup>, der in ihm einen jungen, erfolversprechenden Mann sieht, der ohne großen Einfluss und ohne reiche Verwandte in der Navy chancenlos ist. Pullings ist ein ruhiger und besonnener Zeitgenosse, der sich mit Maturin und Aubrey gleich gut versteht. Er ist mutig, stark, besitzt eine ausgezeichnete Seemannschaft und hat Führungsqualitäten. Die Mannschaft hat ihn ins Herz geschlossen<sup>210</sup>, da er kein Schinder ist und die Männer zwar hart arbeiten lässt, sie aber immer fair behandelt. Er besitzt keine großen Verbindungen in der High Society Englands und ist deshalb vollkommen von Aubreys Protektion abhängig. Das er Aubrey verehrt und sogar für ihn auch sterben würde ist nur zu verständlich. Alle ehemaligen Fähnriche der *Sophie* bewundern Aubrey zutiefst<sup>211</sup>. Es besteht fast eine Freundschaft zwischen Pullings und Aubrey, da sie

---

<sup>205</sup> O'Brian 2004a, 84

<sup>206</sup> O'Brian 2004a, 85

<sup>207</sup> IMDb.com 11.April 2010, o.S.

<sup>208</sup> O'Brian 2005a, 33

<sup>209</sup> O'Brian 2002b, 188

<sup>210</sup> O'Brian 2004a, 238

<sup>211</sup> O'Brian 2002b, 39

sich auch privat an Land treffen. Die Beziehung kann aber nie als eine auf Augenhöhe beschrieben werden. Pullings bleibt immer der Rangniedrigere.

#### MOWETT

William Mowett war, genau wie Pullings, Mastergehilfe auf Jack Aubreys erstem Schiff<sup>212</sup>. Auch ihn, schätzt Aubrey sehr<sup>213</sup>. Er kann ihm vollkommen vertrauen und hegt keine Zweifel an seinem Können oder seinem Mut. Als Aubrey ihm zum ersten Mal ein Kommando über eine Prise gibt, wäre Mowett bereit gewesen für ihn zu sterben<sup>214</sup>. Mowett ist aber immer einen Karriereschritt hinter Pullings, da dieser ein höheres Dienstalder hat. Mowett hat auch zu Maturin<sup>215</sup> eine gute Beziehung. O'Brian macht aus Mowett einen klassischen Dichter<sup>216</sup>, der immer wieder Verse über die Seefahrt rezitiert. Die Beziehung zwischen Mowett und Aubrey ist wohl von gleicher Intensität als die zu Pullings, nur beschreibt Patrick O'Brian in seinen Büchern die Beziehung zu Pullings häufiger und intensiver. Mowett ist geachtet, beliebt und fair als Offizier, aber in den Büchern und auch im Film spielt er nur eine Nebenrolle.

#### ALLEN

Der Master<sup>217</sup>, auch Segelmeister genannt, Mr. Allen wird im Buch als ehemaliger Walfänger, als schon weitgereister Seemann, der schon mit dem berühmten Colnett in die Südsee fuhr, beschrieben. Er versteht sein Handwerk und kann sein Fachwissen im Walfanggeschäft immer wieder in Unterhaltungen einbringen<sup>218</sup>. Dieses Wissen hilft ihm, um mit Aubrey den genauen Kurs des Gegners vorauszusehen, da dieser ja in der Englischen Walfangflotte wüten soll. Im Film wird er als Zweifler dargestellt, der als einziger die Befehle von Aubrey in Frage stellt und auch mal einen Gegenvorschlag macht. Er ist der einzige der drei Seeoffiziere, der vorher noch nie mit Aubrey gefahren ist. Mowett und Pullings kennen Aubrey schon so lange, dass sie dessen Befehle ohne Zögern annehmen<sup>219</sup>, während Allen sich an gewissen Sachen, wie Aubreys Draufgängertum noch gewöhnen muss. Trotzdem bewundert auch er Aubrey wie er mit einem Satz im Film ausdrückt: „That's true seamanship“<sup>220</sup>. Seine Beliebtheit bei der Mannschaft wird weder im Buch und noch im Film näher beschrieben. Aubrey, schätzt ihn sehr, eben wegen seiner

---

<sup>212</sup> O'Brian 2004a, 33

<sup>213</sup> O'Brian 2004a, 220

<sup>214</sup> O'Brian 2002a, 155

<sup>215</sup> O'Brian 2002a, 99

<sup>216</sup> O'Brian 2004a, 117

<sup>217</sup> O'Brian 2004a, 81

<sup>218</sup> O'Brian 2004a, 314

<sup>219</sup> O'Brian 2004a, 177ff

<sup>220</sup> Weir 2003, TC 00:43:00



Kenntnisse, er tauscht sich oft mit ihm aus, und lässt sich von ihm sogar im Festsetzen des Kurses überstimmen<sup>221</sup>. Dennoch ist die Beziehung nicht mit der zu Pullings oder Mowett zu vergleichen, da Allen und Aubrey nicht alte Bordkameraden sind, sondern zum ersten Mal zusammen fahren. Es besteht nur gegenseitiger Respekt und keine Freundschaft.

## HOWARD

Dasselbe gilt für Howard, den Captain der Seesoldaten. Im normalen Seealltag hat der Kapitän eines Kriegsschiffs nicht viel mit dem Captain der Seesoldaten zu tun. Zwar ist Aubrey, der Kapitän aller Männer auf der *Surprise*, die Seesoldaten und ihr Captain haben aber ihre eigene Welt und verhalten sich auch so. Howard hat sich um die Disziplin und den Drill seiner Untergebenen zu kümmern. Die Seesoldaten werden nur im Kanonendrill oder im Gefecht für Aubrey wichtig. Sie sind die Soldaten des Schiffes. Sie tragen rot im Gegensatz zum marineblau und sind die einzigen an Bord, die keine seemännischen Tätigkeiten zu erfüllen haben und dies auch nicht könnten. Im Gefecht bedient ein Teil der Seesoldaten die ihnen zugeteilten Kanonen, ein Teil ist im Masttopp stationiert, damit sie als Scharfschützen das feindliche Deck leerfegen können und der Rest bildet einen Teil der Entermannschaft. Die Seesoldaten werden genau, wie die Matrosen eingeordnet, backen und banken mit ihnen und schlafen auch im Mannschaftsdeck. Ihr Offizier, Howard hat keine seemännische Kompetenzen oder Verpflichtungen. Er ist aber Teil der Offiziersmesse und wie im Falle von Howard auch keine Landratte mehr, sondern schon ein alter Seebär. Wie bei Allen besteht keine persönliche Beziehung zu Kapitän Aubrey, da es die erste Reise zusammen ist. Auch hier herrscht gegenseitiger Respekt und das Vertrauen, dass Aubrey den Seesoldaten immer entgegen bringt. Im Film bekommt Howards Rolle Wichtigkeit, als er aus Versehen Dr. Maturin anschießt. Diese Verwundung führt dazu, dass Aubrey und Maturin sich nach einem Streit wieder vertragen. Dieser Streit ist einer der wichtigen, menschlichen Momente im Film, in dem eine Freundschaft auf dem Spiel steht. Der Offizier Howard spielt aber ansonsten keine große Rolle. Weder im Buch, noch im Film.

## FÄHNRICHE

Von den fünf Fähnrichen Hollom, Blakeney, Calamy, Boyle, und Williamson spielen nur die ersten drei eine wichtige Rolle. Insbesondere im Film, hat sich der Regisseur Peter Weir eine zusätzliche Geschichte erdacht, die die Beziehung zwischen Calamy und Blakeney thematisiert. Im Buch gibt es diese Geschichte nicht. Es wird nur Hollom, näher beschrieben. Gleich beim ersten Treffen ahnt Aubrey, dass Hollom ein Jonas sein könnte<sup>222</sup>. Auch die Mannschaft ist schnell davon über-

---

<sup>221</sup> O'Brian 2004a, 280

<sup>222</sup> O'Brian 2004a, 20

zeugt. Hier hat sich Peter Weir wieder sein eigenes Ende ausgedacht. Im Film begeht Hollom Selbstmord, während im Buch eine ganz andere Nebengeschichte beschrieben wird. Hollom hat nämlich eine Affäre mit der Frau des Stückmeisters. Hollom wird dann vom Stückmeister umgebracht, welcher sich dann Selbstmord begeht. Die Geschichte im Film zwischen Calamy und Blakeney ist die einer Freundschaft. Blakeney, der noch sehr jung ist, hat in dem etwas älteren Calamy eine freundschaftliche und tapfere Bruderfigur gefunden. Es sind Freunde und als der junge Blakeney im ersten Gefecht seinen Arm verliert, steht Calamy ihm bei. Im letzten Kampf wird Calamy dann von Aubrey mit der wichtigen Aufgabe beauftragt beim Entern des französischen Schiffes die englischen Gefangenen zu befreien. In diesem Kampf verliert der noch junge Calamy sein Leben. Die emotionalste Szene des Filmes ist die, in der Blakeney seinen toten Freund nach seemännischen Brauch in dessen Hängematte einnähen will, dies aber nicht mit nur einem Arm alleine schafft. Da im Buch keine großartigen emotionale Szenen vorhanden sind, wurde so durch die Geschichte einer Freundschaft zwischen zwei Jungen, eine weitere starke Beziehung aufgebaut, die dazu genutzt wurde um einen emotionalen Höhepunkt am Ende der Schlacht hervorzurufen.

Fähnriche auf einem Kriegsschiff des Königs hatten es nicht leicht<sup>223</sup>. Sehr jung mussten sie schon viele Strapazen, Hindernisse und Gefahren überwinden, die viele gestandene Männer in England nicht erleben mussten. Fähnriche waren konstant unterernährt, da die Rationen nicht für einen immer hungrigen Jungen mitten im Wachstum reichten. Während Fähnriche wie alle anderen auch Wache gingen, ihre eigene Abteilung im Batteriedeck befehligten, und auch beim Kampf ihren Mann standen, mussten sie zusätzlich das Schiffshandwerk lernen. Sie lernten zu navigieren, die Seemannschaft, das Kämpfen, aber auch Mathematik, Latein und Griechisch. Die jungen Gentlemen, wie sie genannt wurden, sollten ja auch zu solchen werden. Manche Kapitäne holten sich einen Lehrmeister an Bord, der sich um die schulische Ausbildung der Fähnriche kümmerte. Manche, wie Aubrey hielten aber nichts von Lehrmeistern und hielten den Unterricht dann selber<sup>224</sup> oder ließen ihn von anderen Besatzungsmitgliedern durchführen.

Aubrey kümmerte sich um seine Fähnriche besonders, weil er sich selber oft für die Gesellschaft zu grob hielt und das seiner schlechten Ausbildung als Fähnrich zuschrieb. Er bewunderte immer Offiziere, die Sprichwörter auf Latein oder Griechisch verstanden oder sich auf Französisch oder Spanisch unterhalten konnten. Mathematik wurde ihm in seiner Jugend nicht richtig unterrichtet und er musste es sich in späteren Jahren selber beibringen, fing dann aber auch an, sie zu lieben. Auch die Navigation war eher Gefühl als Wissenschaft für ihn. Aus diesem Grund

---

<sup>223</sup> O'Brian 2002a, 299

<sup>224</sup> O'Brian 2004a, 325

kümmerte sich Jack sehr aufmerksam um seine Fähnriche<sup>225</sup>. Er versuchte immer den Fähnrich der Wache zum Frühstück einzuladen und auch zu den Galadinnern war immer der ein oder andere Fähnriche dabei. So versuchte Aubrey seine Fähnriche durchzufüttern, da er nur zu gut wusste wie wichtig ein gutes Essen für einen hungrigen Jungen sein konnte. Aubrey mochte seine Offiziersanwärter, die immer unbeschwert in den Tag lebten, und trotz aller Gefahren immer fröhlich waren. Die Fähnriche verehrten ihren Kommandanten genau wie Pullings und Mowett es gemacht hatten, als diese jung waren. Sie fürchteten ihn aber auch. Es gab mehr als eine Rede von ihm zum Thema Disziplin oder wie wichtig ordentliche Navigation ist. Selbst das kleinste Lob vom Kapitän kam für sie einem Ritterschlag gleich. Von einer Freundschaft kann natürlich schon wegen Alters-, Reife-, und Rangunterschiedes nicht die Rede sein.

#### UNTEROFFIZIERE

Der Bootsmann Hollar und der Zimmermann Lamb, sind zwar bestellte Unteroffiziere, aber keine Gentlemen. Es sind hartarbeitende, kompetente Seeleute, die sich ihre Fertigkeiten angeeignet haben wie ein Handwerksmeister an Land. Ein Zimmermann musste natürlich mit den Hölzern und Spieren seines Schiffes umgehen können, Wassereinbrüche stoppen und notfalls auch einen Behelfsmast anfertigen können. Für Reparaturen war nur der Zimmermann zuständig. Der Bootsmann musste sich um die Bordroutine und Ausführung der Bestrafungen kümmern. Er hält die Matrosen ständig mit seiner Crew zur Arbeit an, kümmert sich hauptsächlich um das Rigg des Schiffes und den Zustand, das Aussehen und die Sauberkeit des Schiffes. Beide Männer sind sehr kompetent. Lamb ist auch ein alter Bordgenosse von Aubrey<sup>226</sup>. Beide sind schon auf der *Sophie* zusammen gefahren, dennoch kommt in den Büchern und auch nicht im Film nie das Gefühl auf, das eine Verbindung zwischen Aubrey und Lamb besteht, wie vergleichsweise zu Pullings oder zu Bonden. Es sind Kollegen, die sich respektieren, die gut zusammen arbeiten können, die sich auch gegenseitig schätzen, aber es kommt nie, weder im Buch noch im Film, zu persönlichen Gesprächen. Das ist natürlich auf den gleichen Grund zurückzuführen, warum auch einfache Matrosen nicht mit ihrem Kapitän befreundet waren. England zur Zeit Napoleons besaß eine Klassengesellschaft und Aubrey und Lamb, oder Hollar, gehörten unterschiedlichen Schichten an, die eine persönliche Freundschaft unmöglich machte. Sympathie und Respekt waren trotzdem erlaubt, und bestanden auch zwischen Aubrey und seinen Decksoffizieren.

---

<sup>225</sup> O'Brian 2004a, 227

<sup>226</sup> O'Brian 2005a, 69

## SCHLUSS

Die Beziehungen zwischen Aubrey und seinen Offizieren ist zwar auf einem intensiveren Level als die mit seiner Besatzung, aber auch hier sind kaum persönliche Beziehungen oder Freundschaften auszumachen. Die Unteroffiziere sind reine, wenn auch kompetente Untergeordnete, die Fähnriche sind viel zu jung und vergöttern den Kommandanten zu sehr und auch die Leutnants und der Master haben oder dürfen nach Marinetradition nicht über Privatangelegenheiten mit dem Kommandanten reden. Der Kommandant hat für sie eine undurchdringliche Aura. Der normale Matrose darf ihn nicht einmal ansprechen. Die Offiziere dürfen nur zum Zwecke der Schiffssteuerung mit ihrem Kommandanten reden. Nur wenn ein Gespräch durch den Kapitän angefangen wird, darf sich auch der Offizier oder Fähnrich dazu äußern<sup>227</sup>. Aubrey hat das Glück, dass er mit zwei Leutnants fährt, die er schon seit deren Kindheit kennt. Deshalb ist die Beziehung wärmer als zwischen komplett Fremden, dennoch dürfen auch alte Bordkameraden nicht die Marinetradition missachten. Nur ein Mann aus der Offiziersmesse tut dies, denn er ist trotz seinen langen Jahren auf See immer noch eine Landratte. Die Rede ist von Stephen Maturin, dem Schiffsarzt und speziellen Freund von Jack Aubrey.

---

<sup>227</sup> O'Brian 2002a, 221

## Kapitel 8: Jack Aubrey und Stephen Maturin

### BEZIEHUNG ZU MATURIN

Stephen Maturin, auch genannt Don Esteban Maturin y Domanova, ist der Schiffsarzt der *Surprise*. Stephen Maturin ist außerdem ein Agent des Marinegeheimdienstes, er ist ein angesehenes Mitglied der Royal Society und außerdem Jack Aubreys ganz spezieller Freund. Vor seiner Zeit als Schiffsarzt, arbeitete er als Internist auf Land. Maturin ist der Sohn eines Irischen Offiziers und einer Katalonischen Lady. Er hegt die größte Abscheu gegen jede Art der Tyrannei. Als junger Mann war er in den irischen Aufstand von 1798 verwickelt. Sein größtes Ziel ist Napoleons Untergang mitzuerleben und er versucht alles dafür zu tun. Außerdem fordert Maturin die Katalonische Unabhängigkeit von Spanien. Für ihn als Iren, ist es trotzdem selbstverständlich für England zu kämpfen, da er nur England in der Position sieht, Napoleon zu stoppen.

Maturin ist im Gegensatz zu Aubrey, ein kleiner, schwächlicher Mann. Er kümmert sich nicht übermäßig um sein Aussehen oder sein Aufzug, und ist durchaus dafür bekannt mit verdrecktem Rock und einer uralten, drahtigen Perücke auf einem Marineempfang aufzutauchen. Dieses Verhalten ist aber nicht böswillig gemeint, sondern es passiert aus reiner Zerstreuung. Maturin ist ein Philosoph. Peter Weir beschreibt ihn als: „a very worldly man, a man of the enlightenment, of the age of reason. He is if you like a modern man“. Er ist deswegen oft anders als wie sich die Gesellschaft einen normalen Gentleman vorstellt. Maturin ist als Gentleman aufgewachsen und kann sich auch wie einer verhalten. Das passiert besonders dann, wenn er seine große Liebe, Diana Villiers, trifft. Diese Frau ist auch der Grund für den ersten und einzig wirklichen Streit zwischen Aubrey und Maturin. Aubrey fängt mit ihr eine Liebschaft an, oder Diana verführt ihn eher dazu, und Maturin, hoffnungslos verliebt, sucht die Schuld für sein Scheitern bei Aubrey. Dieser beendet die Liebschaft aber, und heiratet eine andere. Maturin jagt Diana noch Jahre hinterher, bis er sie endlich heiratet.

Im Film fahren Maturin und Aubrey schon zum zehnten Mal zusammen zur See. Zu diesem Zeitpunkt haben sie schon Abenteuer in den verschiedensten Ecken der Welt zusammen erlebt. Aubreys Philosophie für einen starken Zusammenhalt innerhalb einer Mannschaft ist: Nichts hilft besser als ein ordentlicher Plüster oder der Geruch von Pulver<sup>228</sup>. Gefechte und Stürme haben die beiden Freunde genug erlebt, und so ist das Band der Freundschaft besonders stark. Nach vielen gemeinsamen Jahren auf See, kennen sie sich in- und auswendig. Das war aber nicht immer so. Die erste Begegnung zwischen Maturin und Aubrey verlief alles andere als positiv. Es kam sogar fast zu einem Streit. Aubrey und Maturin waren auf einem

---

<sup>228</sup> O'Brian 2002b, 244

Konzert in Port Mahon Sitznachbarn, und Jack, ein inniger Musikliebhaber, war während des Konzertes so in der Musik versunken, dass er den Takt laut auf seinem Stuhl mit klopfte. Zum Leidwesen der anderen Besucher klopfte er im falschen Takt, und Maturin, ließ ihn das deutlich wissen: „Falls Sie wirklich unbedingt den Takt klopfen müssen, Sir, dann flehe ich Sie an, dies doch wenigstens richtig zu tun und nicht immer einen halben Schlag zu früh.“<sup>229</sup> Nach dem Konzert ärgerte sich Aubrey darüber, warum er den kleinen schwarzen Mann<sup>230</sup> nicht gefordert hatte. Aubrey versank danach im Selbstmitleid, denn als gestrandeter Commander auf Halbsold sah seine Zukunft nicht rosig aus. Am selben Tag aber, kam eine Aufforderung per Bote, dass Aubrey die *Sophie* als Kommandant übernehmen sollte. Als er am nächsten Morgen Maturin zufällig wieder in der Stadt traf, konnte nichts und niemand seine Hochstimmung trüben, und er lud Maturin aus reiner Freude über das neue und erste Kommando zum Essen ein<sup>231</sup>. Bei diesem Dinner, freudeten sich beide Männer an, denn sie merkten schnell, dass nicht nur die Liebe zur Musik zu ihren Gemeinsamkeiten gehörte<sup>232</sup>. Jack bewunderte Maturins Wissen über die Natur, seine Gelehrsamkeit, seine Sprachkenntnisse und seine Umgangsformen. Maturin wiederrum bewunderte was Aubrey über das Leben auf See erzählte. Später einmal, nach vielen Feindfahrten nennt er ihn einen Seehelden<sup>233</sup>. Aubrey, der für sein neues Schiff noch keinen Bordarzt hatte und um die Scharlatane der Flotte wusste, versuchte sofort nachdem er von Maturins Beruf wusste, ihn für ein Leben auf See zu begeistern. Die Aussicht auf ferne Länder, die Möglichkeit als erster Naturwissenschaftler unerforschte Gestade zu betreten und die Tatsache, dass er zu dem Zeitpunkt kaum Geld zum Essen hatte, überzeugten Maturin schnell, auf das Angebot einzugehen<sup>234</sup>. Er zahlt auch Aubreys Vertrauen sofort auf der ersten Reise zurück, als er an Bord eine spektakuläre Gehirnoperation des Stückmeisters erfolgreich durchführt. Selbst Jahre danach erzählte Aubrey immer noch jedem diese Geschichte<sup>235</sup>. Die erste Reise machte Stephen als Freund des Kommandanten und nicht als Schiffsarzt, aus dem einfachen Grund, dass selbst ein Schiffsarzt eine von der Marine ausgestellte Bestallung brauchte und dies nicht mehr vor dem Auslaufen beschafft werden konnte. Dieser Status, als Gast und Freund des Kommandanten an Bord zu sein, ermöglichte ihm gleich auf der ersten Reise spezielle Rechte und Vorteile, wie beispielsweise das morgendliche Frühstück mit dem Kommandanten. Dieses Ritual behielten beide über all die Jahre bei, wie auch das abendliche Musizieren. Die Mannschaft akzeptierte die Freundschaft

---

<sup>229</sup> O'Brian 2005a, 10

<sup>230</sup> O'Brian 2005a, 14

<sup>231</sup> O'Brian 2005a, 19

<sup>232</sup> O'Brian 2005a, 20

<sup>233</sup> O'Brian 2004a, 215

<sup>234</sup> O'Brian 2005a, 45

<sup>235</sup> O'Brian 2004a, 237

ohne Probleme, und auch die Offiziere zeigten auf keiner der Reisen irgendwelche Ressentiments gegenüber Maturin, wegen dessen Sonderstatus. Nur einmal merkte Maturin, wie sehr seine Beliebtheit an Bord mit dem Kapitän verknüpft war. Der schon genannte Streit zwischen Maturin und Aubrey wegen Diana Villiers, war natürlich nicht unbemerkt geblieben. Auch alte Schiffskameraden, wie Bonden oder Pullings trauten sich nicht mehr vor Aubrey mit Maturin zu reden. Die Loyalität der Offiziere und Mannschaften lag immer beim Kapitän. Alles andere wäre Meuterei gewesen. Nachdem dieser Streit beigelegt wurde, indem Aubrey eine andere Frau heiratete, festigte sich die Freundschaft der beiden wieder.

Aubrey und Maturin wurden zu Brüdern. Sie schöpften beide Kräfte aus der Gesellschaft des anderen, und obwohl sie grundlegend verschieden waren, ergänzten sie sich perfekt. Aubrey kümmerte sich um das Schiff, und Maturin kümmerte sich um Aubrey. So schreibt O'Brian: „Stephen's confidence in Captain Aubrey's seamanship was as entire, as blind, as Jack's in the medical omniscience of Dr Maturin; [...]”<sup>236</sup>

Aubrey ist ein kampferprobter und erfahrener Vollkapitän der Royal Navy. Maturin ist ein angesehener Internist, er ist im Bereich der Naturwissenschaft sehr belesen und auch als Geheimagent erfolgreich. Das einzige Thema, welches beide lieben, ist die Musik. Sie musizieren auch zusammen. Stephen spielt das Violoncello und Jack die Violine. Oft spielen sie auf Reisen bis lang in die Nacht Stücke von Corelli oder Bach. In diesem Zeitvertreib ergänzen sich Jack und Stephen perfekt. O'Brian beschreibt es folgendermaßen:

„Nur wenige Dinge schenkten ihnen mehr Freude, und obwohl sie sich in Nationalität, Erziehung, Religion, Aussehen und Mentalität so unähnlich waren, wie es zwei Männer nur sein können, herrschte absolutes Einvernehmen zwischen ihnen, sobald sie zu improvisieren begannen, alle möglichen Variationen eines Themas ausprobierten und sich Violine und Cello in harmonischem Dialog wechselweise das Motiv überließen.“<sup>237</sup>

Diese Szene ist auch die Schlusszene des Filmes. Aubrey und Maturin sitzen in der Kapitänskajüte und spielen ein Stück von Boccherini. Es ist für beide sehr spannend und auch wenn sie nur passable spielen, schöpft Jack hier aus der Freundschaft Kraft. Die Freude an der Musik führte zum Beginn dieser Freundschaft und nimmt seitdem über all die Jahre und Fahrten immer einen enorm hohen Stellenwert ein.

Trotz dieser langen Zeit auf See, ist Stephen Maturin eine Landratte, wie sie im Buche steht. Er kann, selbst nach vielen Jahren, nicht den Unterschied zwischen

---

<sup>236</sup> O'Brian 2002c, 177

<sup>237</sup> O'Brian 2004a, 331

Steuerbord und Backbord ausmachen. Er bezeichnet sich zwar selber als richtige Teerjacke, ist aber in seemännischen Belangen vollkommen inkompetent. So wird er einmal wie folgt beschrieben: "Jack loved him, [...] while remaining inwardly convinced that in all practical matters other than physic and surgery Stephen should never be allowed out alone."<sup>238</sup> Er hat die Angewohnheit im Hafen beim Umsteigen von Schiff zur Hafenbarkasse immer wieder ins Wasser zu fallen. Das und seine generelle Unkenntnis der Bräuche und Sitten der Marine, trägt dazu bei, dass Maturin hoch geschätzt als Arzt und Bordkamerad, selbst vom letzten Hilfsmatrosen in seemännischen Sachen belehrt und bemuttert wird. Das führt aber auch dazu, dass Maturin sich einige Angewohnheiten der Landratten erlauben darf, obwohl er Offizier des Schiffes ist. Er darf sich beispielsweise auf die geheiligte Luvseite des Achterdecks zu Aubrey gesellen, ohne dass es gleich Proteststürme der Besatzung gibt. Die Luvseite war allein für den Kapitän vorgesehen<sup>239</sup>. Diese Missachtung der Marinetradition wird hingenommen, da eine Landratte, wie Stephen, es ja nicht wissen kann. So passiert es im Buch und Film, dass Maturin sich aufs heftigste mit Aubrey darüber auseinandersetzt<sup>240</sup>, warum er nicht auf den Galapagos Inseln Forschungen betreiben darf:

STEPHEN

Have you forgotten your promise?

JACK

Subject to the requirements of the service, Stephen. I could not in all conscience delay for the sake of an iguano or a... giant peccary - interesting no doubt, but of no immediate application.

STEPHEN

How can you dismiss, out of hand, the bounty of nature? Knowledge that...that will advance our ideas, help us to...

JACK

All very well, but it doesn't apply in this situation.

[...]

STEPHEN

I see. So after all this time in your service I must simply be content to form part of this belligerent expedition, hurry past inestimable wonders, bent

---

<sup>238</sup> O'Brian 2002d, 55

<sup>239</sup> O'Brian 2004a, 304

<sup>240</sup> O'Brian 2004a, 314



solely on destruction...

JACK

...you forget yourself, sir.

STEPHEN

No, Jack. You have forgotten yourself.  
For my part I look upon a promise as  
binding...

JACK

The promise was conditional.

STEPHEN

...and till now it never occurred to  
me...

JACK

I command a King's ship, not a private  
yacht...

STEPHEN

...that you were no of the same opinion.

JACK

...and we have no time for your damned  
Hobbies, Sir!<sup>241</sup>

Es wäre für jeden anderen Offizier unvorstellbar, dem Kommandanten und alleinigen Herrscher des Schiffes vorzuschreiben wo er anzuhalten hat, oder wohin der er das Schiff zu steuern hat. Stephen kann sich dies nur wegen seiner persönlichen Freundschaft zu Aubrey erlauben. Eine weitere Besonderheit ist, dass Maturin als Offizier zwar sein Essen in der Offiziersmesse einnimmt, das Frühstück aber immer zusammen mit Aubrey in der Kapitänskajüte teilt. Das Frühstück und auch die gemeinsamen Stunden des Musizierens, intensiviert die Sonderstellung Maturins. Er ist der Einzige an Bord mit dem Aubrey seine persönlichen Probleme teilen kann. Maturin ist zwar immer noch Offizier seines Schiffes und es gibt Themen über die Maturin nicht mit Aubrey reden will, wie zum Beispiel die Einschätzung und Persönlichkeiten der anderen Offiziere<sup>242</sup>, aber trotzdem hat Aubrey mit Maturin einen Freund an Bord, mit dem er immer reden kann, ohne auf die Marineetikette achten zu müssen. Wenn er zum Beispiel mit Pullings, seinem langjährigen Bordkameraden ein Problem erörtern wollte<sup>243</sup>, würde Pullings immer nur zustimmen können. Die Tradition verbietet es Pullings dem Kapitän zu widersprechen.

---

<sup>241</sup> Weir/Collee 2001, 78ff

<sup>242</sup> O'Brian 2004a, 84

<sup>243</sup> O'Brian 2004a, 275

Maturin, als Landratte, hat dieses Problem und die damit verbundenen Hemmungen nicht<sup>244</sup>.

In der Royal Navy während der Zeit der Koalitionskriege, gab es auf See zwischen den Matrosen eine Sitte. An Sonntagen wurde der Befehl Putzen und Flickten<sup>245</sup> gegeben, damit Matrosen Zeit hatten sich und ihre Sachen in Ordnung zu bringen oder auch faul in der Sonne liegen zu können. Dieser Befehl wurde zum Seemannsgarnspinnen, ebenso für Musik und Tanz auf der Back genutzt. Außerdem führte er dazu, dass sich die Matrosen gegenseitig die langen Haare kämzten, pflegten und dann zu einem Seemannszopf banden. Jeder Matrose hatte einen Flechtbruder. Der Flechtbruder von einem Seemann zu sein war ein Zeichen der Freundschaft und Vertrautheit. Es gibt eine Szene im Buch, in der Maturin Aubreys Haare zusammenbindet<sup>246</sup>. Es ist eine symbolische Szene, die genau diesen Brauch widerspiegelt und dadurch zeigt wie tief die Freundschaft zwischen Aubrey und Maturin ist.

Diese besondere Beziehung zu Maturin, die Tatsache das Aubrey dadurch einen richtigen Freund an Bord seines Schiffes hat, mit dem er immer reden kann, mit dem er sich besprechen kann, ist ein wahrer Segen für Aubrey. Er ist dadurch privilegiert. Nicht viele Kapitäne in der Marine haben jemanden an Bord mit dem sie sich ungehemmt unterhalten können. Es gibt Stellen in den Büchern in denen Heeneage Dundas, ein enger Freund von Aubrey und auch Vollkapitän, ihn um Maturin und einen Freund an Bord beneidet. Ihm könne nie langweilig werden, denn er hätte ja immer Gesellschaft. Ein anderer Kapitän meint: "Es ist ein verdammt einsamer Beruf, alles in allem."<sup>247</sup> In seinem Buch stellt der Autor Julian Stockwin die Einsamkeit des Kapitäns folgend dar: „[...] er hatte an Bord keinen einzigen Mann, mit dem er darüber reden, die Probleme reflektieren und auf die richtigen Proportionen zurechtstutzen konnte.“<sup>248</sup>. Für Kapitäne zur Zeit Aubreys war es also ein Normalzustand allein zu sein. Die Aura des Kapitäns war undurchdringbar. Die Marinehierarchie auch. Jeder Mann hatte Kameraden an Bord, die gleichgestellt waren. Jeder hatte seine Backschaften, nur der Kapitän war allein. Er aß allein, er schlief allein und er lebte allein. Diesem Umstand entging Aubrey durch Maturins Anwesenheit. Aubrey war sich dessen besonders bewusst in den Stunden und Tagen, in denen Maturin nicht an Bord war. Es gab beispielsweise eine Zeit, in der Maturin aus gesundheitlichen Gründen an Land war, und Aubrey vor Toulon Blockadedienst verrichtete. Aus Briefen, die er nach Hause schrieb, geht eindeutig

---

<sup>244</sup> O'Brian 2004a, 276

<sup>245</sup> Stockwin 2006, 86

<sup>246</sup> O'Brian 2002b, 242

<sup>247</sup> Stockwin 2006, 143

<sup>248</sup> Stockwin 2006, 161

hervor, wie einsam er sich ohne Maturin an Bord fühlt<sup>249</sup>. Auch wird Aubrey als „utterly forlorn<sup>250</sup>“ beschrieben, und er wird von seiner Einsamkeit nur durch seine Pflichten und den Unterricht mit den Fähnrichen abgelenkt.

Stephen Maturin, den Aubrey „Brother“ nennt, ist für ihn immens wichtig und die einzige Person an Bord mit der er reden kann. Das Schiff ist vollgepackt mit Menschen, aber der Kapitän ist einsam. Die Klassenverhältnisse und die Marinetradition machen es unmöglich für den Kapitän eine persönliche Freundschaft mit seinen Bordkameraden zu unterhalten. Der Kapitän ist mit allen Vollmachten über Schiff und Besatzung ausgestattet. Dieser Kokon macht ihn unverwundbar, aber auch unantastbar. Die Kameradschaft ist auf Schiffen oft sehr stark ausgeprägt, und selbst die Schiffsjungen haben Ihresgleichen an Bord, mit denen sie in den Freiweiden reden, lachen und streiten können. Ein Kapitän der Royal Navy hat diese Möglichkeit nicht. Er hat zwar das beste Essen, die größte Kabine an Bord, nur kann er diese Privilegien mit niemandem teilen. Jack Aubrey ist sehr dankbar, dass er dem Los eines einsamen Kapitäns entgangen ist. Er hat seinen Freund Maturin immer an Bord. Mit ihm kann er lachen<sup>251</sup>, reden und streiten. Er ist der einzige an Bord, der ihm die Meinung sagt, der ehrlich zu ihm ist. Sie sind Brüder, die beide für einander gestorben wären. In einer Stelle im Buch, fällt Maturin ins Wasser. Aubrey springt ihm sofort hinterher um ihn zu retten, obwohl er wusste, dass keiner es bemerkt hatte und das Schiff einfach weiterfahren würde<sup>252</sup>. In der folgenden Nacht, in der sie verzweifelt auf das Schiff warten, hilft Aubrey Stephen sich über Wasser zu halten, und bestärkt ihn durch seinen Optimismus, dass die Rettung naht, obwohl er in Wahrheit nicht einmal wusste, ob das Fehlen des Kapitäns schon bemerkt worden war. Es sind Erlebnisse wie diese, die verdeutlichen wie stark das Band zwischen Aubrey und Maturin war. Es war ein brüderliches Band.

---

<sup>249</sup> O'Brian 2002c, 46

<sup>250</sup> O'Brian 2002c, 28

<sup>251</sup> O'Brian 2004a, 135

<sup>252</sup> O'Brian 2004a, 333

## Schluss

Die Beziehung zwischen Kapitän und Mannschaft ist in beiden Beispielen, in *Master & Commander*, sowie in *Das Boot* sehr kompliziert. Da die gesellschaftlichen Umstände sich sehr unterscheiden, scheint der Kapitän in *Master & Commander* unnahbarer und weiter entfernt von seiner Mannschaft als der Kommandant von *Das Boot*. Die folgende Grundaussage trifft aber auf beide Kapitäne zu: Der Kapitän braucht seine Besatzung und vertraut ihr; die Besatzung braucht ihren Kapitän und vertraut ihm. Es ist eine Beziehung, aus der beide Parteien ihren Nutzen ziehen. Es gibt auch Ausnahmen wie Hollom auf der *Surprise* oder dem IWO auf U-96. Dennoch ist die wichtigste Erkenntnis der Analyse, dass besonders das Vertrauen in der Teilgesellschaft Schiff, eine sehr große Rolle spielt. Ohne Vertrauen könnte kein Schiff, insbesondere kein Schiff im Krieg seine Mission erfolgreich erfüllen.

Jack Aubrey kann und muss sich ganz auf seine Mannschaft verlassen können. Während ihrer Reise überstehen sie Stürme, Gefechte und andere Gefahren zusammen. Jeder Fehler des Einzelnen hat sofort Auswirkungen auf die gesamte Mannschaft. Der Kapitän muss seiner Mannschaft vertrauen, dass diese seine Befehle richtig ausführen, sonst kann er die Mission nicht erfolgreich erfüllen. Dazu kommt, dass bei fehlerhaft ausgeführten Befehlen, ein Risiko für das Schiff und seine gesamte Besatzung entsteht. Andererseits ist die Mannschaft auf Gedeih und Verderb auf die richtigen Entscheidungen des Kapitäns angewiesen. Bei Erfolg und Glück des Kommandanten wurde aus dieser Abhängigkeit dann ein Vertrauen. Bei Jack Aubrey ist diese Zuversicht besonders bei den Matrosen sichtbar, die schon seit Jahren mit Aubrey zusammen fahren. Der Alte von U-96 dagegen hat mit seiner Mannschaft ein noch intensiveres Verhältnis des Vertrauens aufgebaut. Die Verlustquote bei den U-Booten im zweiten Weltkrieg war dramatisch hoch. In einer auf engstem Raum zusammen lebenden Bootsgemeinschaft war das Vertrauen enorm wichtig, da eine falsche Entscheidung bei einer Wasserbombenverfolgung den sofortigen Tod bedeutete. Der Kommandant war der einzige, der das Boot und die Mannschaft mit seinen Entscheidungen und Befehlen wieder nach Hause bringen konnte. Besonders dem Alten gegenüber war das Vertrauen gerechtfertigt, weil er sie schon sieben Mal wieder nach Hause gebracht hatte. Die Beziehung zwischen dem Alten und seiner Besatzung wurde von Buchheim wegen der Intensität des U-Bootslebens als eine Beziehung zwischen Vater und seinen Kindern beschrieben. Diese vertrauensvolle Beziehung zwischen Mannschaft und Kapitän, gilt notwendigerweise auch zwischen Offizieren und dem Kapitän.

Die Beziehung zwischen Kapitän und Besatzung ist in beiden Filmen eine vertrauensvolle und sehr abhängige Beziehung. Der gesellschaftliche Hintergrund, der Krieg, die Technik, die Schiffe, vieles hatte sich innerhalb der 200 Jahre, die beide Filme und beide Kapitäne voneinander trennt, verändert. Nur die zwischenmenschlichen Beziehungen an Bord sind ähnlich geblieben. Ohne gegenseitiges Vertrauen lässt sich kein Schiff befehligen.

## Quellenverzeichnis

### **Bücher**

Aughton, Peter. *Dem Wind ausgeliefert*. München, 2005.

Brennecke, Jochen. *Jäger Gejagte*. Hamburg, 2000.

Brustat-Naval, Fritz, und Teddy Suhren. *Nasses Eichenlaub*. Hamburg, 1998.

Buchheim, Lothar-Günther. *Das Boot*. München, 1973.

—. *Jäger im Weltmeer*. München, 2009.

Charnock, John. *Biographia Navalis*. London, 1917.

Cornwell, Bernard. *Sharpes Trafalgar*. Köln, 2010.

Dash, Joan. *Die Jagd nach dem Längengrad*. München, 2007.

Drury, Ian. *History of War*. London, 2003.

Gibson, Gregory. *Walfänger*. Bergisch Gladbach, 2005.

Herlin, Hans. *Verdammter Atlantik*. München, 1959.

Ireland, Bernard. *World War II Warships*. Glasgow, 1999.

Jackson, Robert. *Deutsche Kriegsmarine 1939-1945*. Wien, 2002.

Keegan, John. *Battle at Sea*. London, 2004.

Kennedy, Ludovic. *Pursuit - The Sinking Of The Bismarck*. Glasgow, 1975.

King, Dean. *Every Man Will Do His Duty*. London, 2002.

Monsarrat, Nicholas. *The Cruel Sea*. London, 1951.

O'Brian, Patrick. *Anker vor Australien*. Berlin, 2006.

—. *Der gelbe Admiral*. Berlin, 2004.

- . *Der Lohn der Navy*. Berlin, 2005.
- . *Die Inseln der Paschas*. Berlin, 2004.
- . *Duell vor Sumatra*. Berlin, 2004.
- . *Feindliche Segel*. Berlin, 2005.
- . *Gefahr im Roten Meer*. Berlin, 2004.
- . *Gefährliche See vor Kap Hoorn*. Berlin, 2006.
- . *Geheimauftrag Mauritius*. Berlin, 2004.
- . *Hafen des Unglücks*. Berlin, 2004.
- . *HMS Surprise*. London, 2002.
- . *Inseln der Vulkane*. Berlin, 2003.
- . *Kanonen auf hoher See*. Berlin, 2004.
- . *Kurs auf Spanien Küste*. Berlin, 2005.
- . *Manöver um Feuerland*. Berlin, 2004.
- . *Master & Commander*. London, 2002.
- . *Mission im Mittelmeer* . Berlin, 2004.
- . *Post Captain*. London, 2002.
- . *Sieg der Freibeuter*. Berlin, 2004.
- . *Sturm in der Antarktis*. Berlin, 2004.
- . *The Mauritius Command*. London, 2002.
- . *Tödliches Riff*. Berlin, 2004.

—. *Triumph des Kommodore*. Berlin, 2005.

—. *Verfolgung im Nebel*. Berlin, 2004.

Ott, Wolfgang. *Haie und Kleine Fische*. Berlin, 1998.

Rodger, N. A. M. *The Command of the Ocean: a Naval History of Britain 1649-1815*. London, 2004.

Stockwin, Julian. *Auf Erfolgskurs*. Berlin, 2006.

—. *Bewährungsprobe auf der Artemis*. Berlin, 2007.

—. *Im Kielwasser Nelsons*. Berlin, 2010.

—. *Im Pulverdampf*. Berlin, 2009.

—. *Invasion*. London, 2010.

—. *Offizier des Königs*. Berlin, 2008.

—. *Stürmisches Gefecht*. Berlin, 2006.

—. *Treachery*. London, 2009.

—. *Verfolgung auf See*. Berlin, 2006.

—. *Zur Flotte gepreßt*. München, 2001.

Walle, Heinrich. „Marineoffiziere im Widerstand gegen Hitler und das NS-Regime.“ In *Deutsche Marinen im Wandel*, Herausgeber: Werner Rahn. München, 2005.

Weir, Peter, und John Collee. *Master and Commander Far Side of the World*. Los Angeles, 2001.

Wiggins, Melanie. *Davongekommen*. Hamburg, 2007.

Willmann, Klaus. *Das Boot U 188*. Rosenheim, 2008.



### **Internet**

Corleis, Carsten. *Kbismarck.com*. 04. September 2004.

[http://www.kbismarck.com/u-boot/uartikel\\_weserkurier86.htm](http://www.kbismarck.com/u-boot/uartikel_weserkurier86.htm) (Zugriff am 02. April 2010).

—. *Kbismarck.com*. 29. August 2004.

<http://www.kbismarck.com/u-boot/ubordleb.htm> (Zugriff am 13. April 2010).

Helgason, Guðmundur. *uboat.net*.

<http://www.uboat.net/boats/u48.htm> (Zugriff am 13. April 2010).

—. *uboat.net*.

<http://www.uboat.net/fates/losses/cause.htm> (Zugriff am 15. April 2010).

—. *uboat.net*.

<http://www.uboat.net/men/willenbrock.htm> (Zugriff am 13. April 2010).

Hofrichter, Stefan. *Unterseeboote.com*.

<http://www.unterseeboote.com/besatzungen.php> (Zugriff am 02. April 2010).

—. *Unterseeboote.com*.

<http://www.unterseeboote.com/dienstgrade/mannschaften.php> (Zugriff am 02. April 2010).

—. *Unterseeboote.com*.

<http://www.unterseeboote.com/dienstgrade/leutnante.php> (Zugriff am 02. April 2010).

Wilde, Robert. *About.com-EuropeanHistory*.

<http://europeanhistory.about.com/od/thefrenchrevolution/a/timelinefr2.htm> (Zugriff am 12. April 2010).

The War Times Journal. „Archives.“

<http://www.wtj.com/archives/> (Zugriff am 11. April 2010).

Rodger, Professor N.A.M. „Journal for Maritime Research.“

<http://www.jmr.nmm.ac.uk/server/show/conJmrArticle.52/viewPage/2> (Zugriff am 11. April 2010).

IMDb.com, Inc. *IMDb.com*. <http://www.imdb.com/title/tt0311113/> (Zugriff am 11. April 2010).

***Filme***

*Das Boot - The Director's Cut*. Regie: Wolfgang Petersen. 1981.

*Master And Commander - The Far Side Of The World*. Regie: Peter Weir. 2003.

### **Selbstständigkeitserklärung**

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit ohne fremde Hilfe selbständig und nur unter der Verwendung der angegebenen Literatur und Hilfsmittel angefertigt habe. Alle Teile, die wörtlich oder sinngemäß einer Veröffentlichung entstammen, sind als solche kenntlich gemacht.

Die Arbeit wurde noch nicht veröffentlicht oder einer anderen Prüfungsbehörde vorgelegt.

Lehe, .....2011

Mirko Schwagmann